

HISTORIA MARÍTIMA DEL ECUADOR

TOMO VII

LA REPÚBLICA 1840 – 1850

VOLUMEN 1: Antecedentes - 1841

Por
Eduardo Estrada Guzmán
Miembro Correspondiente
Academia Ecuatoriana de Historia Marítima

**Instituto de Historia Marítima
Armada del Ecuador**

Guayaquil 2005

Créditos y registros

Historia Marítima del Ecuador

Tomo VII:	La República 1841 - 1850
Volumen 1	Partes 1° a 3°
Edición:	Instituto de Historia Marítima "CALM Carlos Monteverde Granados" INHIMA, 2005 - Rev. 1, octubre de 2005.
Autor:	Eduardo Estrada Guzmán
Diagramación:	Autor
Artes:	Arq. Luis A. Ramírez Obando y Luis A. Ramírez Bastidas
Impresión:	Macformas
Corrección de pruebas e	
Índice alfabético:	EMCI Aída Rodríguez y EMCI Walter Riera
Publicado por:	Instituto de Historia Marítima "CALM Carlos Monteverde Granados"- INHIMA – Armada del Ecuador
Portada:	Paseo de los vapores "Guayas" y "Chile", 9 de octubre de 1.841
© Derechos:	Reservados por el Autor. Prohibida la reproducción total o parcial sin la autorización escrita del Autor



PRESENTACIÓN

Podríamos decir que la década de 1840 constituye para nuestra nación un lapso histórico muy importante para la existencia de la misma, porque siendo la tragedia la que predominó sobre nuestros habitantes, como el suceso lastimoso de la fiebre amarilla, que habiendo llegado por mar, fue devastadora para la población de Guayaquil; la revolución marxista, que lamentablemente fue una guerra fraticida, en la que nuestros marinos no estuvieron exentos de participar; y la inestabilidad política muy común en el siglo XIX, pese a ellas nuestro país siguió adelante, y sus moradores supieron enfrentar la adversidad y los problemas con tenacidad y paciencia ejemplares.

De estos aspectos, en especial, trata el Tomo VII de esta obra, cuyo autor es el señor Eduardo Estrada Guzmán, distinguido historiador naval, quien en el año 2002 nos entregó su trabajo sobre los faros en la república, y en esta ocasión nos ofrece la primera parte del tomo en mención, esto es, del tema “La república 1840-1850” de la “Historia Marítima del Ecuador”, en el que enfoca el pasado de nuestra patria visto desde la perspectiva de los intereses marítimos, y que cubre un primer lapso de esa década en cuanto a los aspectos relevantes que se dieron en el entorno de nuestro mar y puertos marítimos y fluviales.

En este volumen, resultado de sus profundas investigaciones, el señor Estrada trata además importantes episodios en que actúan valiosos personajes como principales protagonistas, entre ellos Vicente Rocafuerte y Bejarano, presidente de la república y después gobernador de la provincia del Guayas, y el general de marina Manuel Antonio de Luzarraga, quien a mas de su condición castrense fue un destacado empresario, que facilitó los recursos económicos que se requerían para que se den, como dice el autor, los avances tecnológicos de “nuestra modesta revolución industrial que empezó en 1840”.

Siendo este el décimo volumen de una obra que podríamos considerar monumental, pero que gracias a la perseverancia de todos lo que la hacen posible, muy pronto se la verá concluida, y cuando ello ocurra y se despeje el total de los ignotos contenidos de los miles de documentos que reposan en nuestros archivos, nos permitirá contar con un fenomenal conjunto de libros de consulta, que debidamente asimilados y entendidos en sus verdaderas proporciones, clarificará en nuestra memoria el pasado de un país con extenso mar, el mar de los marinos de distintas épocas, pues el presente es consecuencia del pasado, y ambos son la guía para enrumbar el devenir.

Como Comandante General de Marina me ufano en presentar al lector la primera parte del VII tomo de esta obra, en que nuestra institución naval es el importante protagonista, y que son sus hombres los que han sabido mantener la esplendida bandera de nuestra patria, siempre izada en el mástil del buque insignia.

***CALM HECTOR HOLGUIN DARQUEA
COMANDANTE GENERAL DE MARINA***

DEDICATORIA

Este libro está dedicado a la memoria de tres ecuatorianos, dos de nacimiento y uno por naturalización. Dos fueron personajes clave de los acontecimientos históricos que se dieron durante el período de los años 1840, que cubre este primer volumen del tomo VII de la Historia Marítima del Ecuador. El otro es contemporáneo.

El primero es don Vicente de Rocafuerte y Bejarano, ex presidente de la República y gobernador de la provincia de Guayaquil desde 1839 hasta 1843.

Don Vicente se presenta en este volumen como un ser de aquellos que por su grandeza son forjadores importantes de la historia. Sin embargo, en esta historia no escondemos su parte humana, aquella que dice "errare humanum est". Rocafuerte, siendo un hombre de gran carácter, no dejó de tener las deficiencias de todo ser humano, al tiempo que demostraba su alta calidad de estadista y gobernante.

El segundo es Manuel Antonio de Luzarraga, nacido en España pero ecuatoriano de corazón, una vez radicado en el puerto de Guayaquil. Luzarraga fue el motor económico detrás de todos los avances tecnológicos que se dieron en el comienzo de nuestra modesta "revolución industrial", que empezó en 1840. Fueron su dinero y visión que facilitaron la construcción del primer buque a vapor en las costas del Pacífico. Fueron su dinero y visión los que permitieron comprar el primer faro que tuvo la República. Fue el promotor financiero de las primeras máquinas industriales a vapor. Fue, además, el paño de lágrimas financiero de varios gobernadores y aún de varios presidentes, habiendo salvado el crédito de la república en algunas ocasiones. No por ello dejó de ser comerciante y obtener beneficio; sin embargo, lo hizo dentro de los cánones morales y éticos vigentes en su época.

Luzarraga está presente, aunque no lo veamos, en muchos de los hechos que cubre esta historia. Cabe decir que era el "poder detrás del trono" de los gobernadores de Guayaquil.

El tercero, contemporáneo, es el CALM Carlos Monteverde Granados, primer director del Instituto de Historia Marítima y fallecido, lamentablemente, cuando aún tenía mucha historia por escribir. Su dedicación a la historia tiene como resultado la prolífica producción bibliográfica del Instituto que regentó por casi 20 años. Quienes tuvimos la suerte de conocerlo extrañamos su presencia, su guía y su sabiduría histórica, que siempre estuvo dispuesto a compartir.

Notas para la lectura

Este libro contiene abundantes citas para que, en la medida de lo posible, la historia se desarrolle en las palabras de los protagonistas.

Todas las citas son textuales y están escritas tal cual las escribieron sus autores, al estilo de la época y con la ortografía que usaban.

El texto del libro está dividido en tres partes, cada una respaldada por bibliografía y documentos, cuyas referencias están en la parte correspondiente a las Notas. Cada referencia está marcada con números en superíndice, ^{B/01} para los libros y ^{P1/123} para las notas, luego o dentro del texto correspondiente.

En el caso de los rangos militares, cuando ya se ha establecido el rango de una persona, de ese punto en adelante, por lo general, se usa el rango abreviado o sus siglas. Lo mismo ocurre con los rangos político-administrativos de los civiles.

El GLOSARIO DE TÉRMINOS cuenta con definiciones para la mayoría de los términos especializados usados en el libro.

Las ABREVIATURAS que se encuentran, especialmente en las citas, están definidas en la parte correspondiente.

INTRODUCCIÓN Y AGRADECIMIENTOS

Luego de veinte y siete meses de investigación y la recopilación de alrededor de cinco mil documentos, en agosto de 2004 comencé la redacción del texto de este primer volumen del tomo VII de la serie Historia Marítima del Ecuador.

De esos aproximadamente cinco mil documentos, 846 corresponden a este volumen; los otros 4.154 son la base de los siguientes volúmenes de este tomo.

¿Por qué les doy esta información? Por la siguiente razón: En el proceso de investigación leí el prólogo, de Julio Estrada Ycaza, en la obra "Historia social y económica de la antigua provincia de Guayaquil 1763 – 1842", segunda edición.

Ese prólogo fue impactante y decisivo en la forma en que realizaría la investigación y la recopilación documental para el tomo VII. En él se desnuda la historia ecuatoriana y se la pone en su verdadera dimensión: "*Echámosle la culpa de muchos males que afligen a nuestra patria a la falta de una historia verdadera. Porque no hemos querido hurgar en la vasta documentación disponible, para forjar una historia reciamente estructurada, y nos hemos contentado con el débil substituto del mito infantil, de la leyenda de raíces superficiales, para modelar, con arcilla deleznable, una novela que funge de historia*".

Continúa:

"La historia tiene como fundamento una gran masa de hechos que son los que ha dejado la humanidad como señal del camino recorrido. Sobre estos hechos están asentadas las crónicas contemporáneas, y más que éstas, que ya son juicios y apreciaciones, los documentos originales, que son transcripciones escuetas y supuestamente verídicas de los hechos. Sobre este acervo documental se erige la monografía primaria, los estudios de recopilación, de análisis germinal, de aportes".

"En el Ecuador hemos pretendido hacer todo al revés, primero la obra de síntesis; después el examen de la documentación. A manera de substituto para la tediosa labor de investigación, hemos utilizado la leyenda (...) Cuando el documento – algunas veces intencionalmente desfigurado – no basta, los pueblos se nutren el espíritu y afirman su amor a la madre tierra con las virtudes extraordinarias de la leyenda".

"Un historiador que precisa sus fuentes no teme al juicio crítico; es autor que escribe con seriedad, que escribe para hoy y para siempre. Por que la historia no es ficción, no es novela, sinó investigación, búsqueda. En la literatura es el estilo, el tratamiento ingenioso lo único que perdura. En la historia la forma es secundaria, el contenido lo principal".

Finalmente cito:

"Por mucho que lleguemos a saber lo que hoy somos, jamás podremos pretender predecir lo que seremos si no conocemos lo que hemos sido. Que no hay extrapolación válida sin un firme asidero en el pasado, en hechos irrefutables; sin un derrotero dado por el actuar colectivo observado, que autoriza el fijar la ruta del porvenir. Y es la historia real, no la ficticia, la que nos dá el punto de partida y la pauta".

Como apreciarán por la profundidad de las palabras precedentes, quien asume la tarea de historiador y lo hace seriamente, adquiere una responsabilidad para con la patria y su futuro. Así lo he entendido y esas palabras han sido la regla y norma ética que se ha aplicado, tanto a la investigación y recopilación documental y bibliográfica, como a la redacción del texto y, más que nada, a la obligada interpretación metódica que es necesario hacer y dar sobre hechos cuya documentación está incompleta.

Esta es una obra de recopilación, de la cual se podrán beneficiar otros historiadores que resuelvan trabajar la historia de síntesis (pero la verdadera) del Ecuador.

Sólo en un punto discrepo con don Julio Estrada Ycaza: Él consideraba tediosa la investigación. Yo la he descubierto como fascinante y entretenida.

Este volumen de historia marítima es la historia del Ecuador vista desde la perspectiva de los intereses marítimos de la república. No nos hemos limitado solamente a buques y personajes de Marina. Hemos cubierto los aspectos relevantes de la vida que se daba en el entorno de los puertos marítimos y fluviales. Esa forma distinta de ver los hechos puede dar a los historiadores serios un ángulo de visión que abra nuevas puertas de investigación y de interpretación de eventos ocurridos en el período.

Por supuesto, se aspira que los ciudadanos, en especial aquellos que aspiren ser parte de la clase gobernante de la nación, lean la historia de su tierra, con el fin de que no repitan, como hasta ahora ha sucedido, los errores del pasado.

AGRADECIMIENTOS

Agradecer es siempre importante, pues la investigación histórica y la escritura resultante requieren de tiempo, esfuerzo y más que nada de la participación directa e indirecta de muchas personas.

A mi esposa Leticia, quien ha tenido que lidiar con mis humores literarios todos los días desde que comenzó la investigación. Habían días en que ni yo mismo me aguantaba, pero ella, siempre paciente, estaba allí apoyandome.

A mi tío Julio Estrada Ycaza. Aún luego de más de diez años de fallecido continúa siendo un referente para quienes investigan y escriben historia. Él es mi guía en este interesante y fascinante camino de esclarecer el pasado para beneficio del futuro.

Al capitán de fragata en servicio pasivo Mariano Sánchez Bravo, Director del Instituto de Historia Marítima, quien ha tenido la sensibilidad necesaria para sacar de mi naturaleza intuitiva el don de investigador y redactor de historia. Él me confió la tarea que con este volumen cumple en su primera etapa.

Al CALM Carlos Monteverde Granados, fallecido prematuramente a pesar de los avanzados años con que contaba. Su calidad de historiador y su entusiasmo contagioso fueron decisivos en introducirme en este campo.

A Cecilia Estrada Solá y Antonieta Palacios, fuentes de inusitada información sobre varios temas históricos.

Al personal del Instituto de Historia Marítima.

Al personal de la Biblioteca Municipal de Guayaquil, dirigida por el Arq. Melvin Hoyos Galarza. En el Archivo Histórico, Mariana Ochoa, Mireya Fernández y Gladys Cisneros. En la Biblioteca Rolando, doña Delia Tello González. En la sala de revistas, Juan González y Alexandra Tamayo. La BMG fue la más importante fuente documental.

Al personal del Archivo Nacional del Ecuador, dirigido por doña Grecia Vasco de Escudero. El ANE fue la segunda fuente documental en importancia.

A Honorio Granja Asanza y Germán Solano de la Sala, del Archivo Histórico del Banco Central del Ecuador, en Quito. Sólo lamento no haber contado con más tiempo para seguir encontrando maravillas documentales.

Al personal de la Biblioteca Ecuatoriana Aurelio Espinoza Pólit, en especial a Wilson Vega y Vega. La BEAEP fue la fuente de muchos impresos que sólo existen en su fondo.

Al personal del Archivo de la Función Legislativa.

Al personal del Archivo Histórico del Banco Central, en Cuenca.

A don Arturo Santander Monroy, miembro de la Academia de Historia Marítima, por su esclarecida colaboración en obtener datos precisos sobre los antecedentes constructivos del vapor "Guayas".

Al arquitecto Luis Ramírez Obando, dibujante de los vapores en el libro "El siglo de los Vapores Fluviales", quien aceptó el reto de ayudar en la reconstrucción del vapor "Guayas" original. Es, con su hijo del mismo nombre, autor de los dibujos del "Guayas" incluidos en este libro.

A Guillermo de Rubira Orellana por su apoyo y entusiasmo.

A Ezio Garay Arellano y Gustavo Rivadeneira por su apoyo en investigación.

Al personal del Archivo Histórico del Guayas.

A Efrén Avilés Pino, por la foto de la pintura del "Guayas" original.

Al personal de la Maryland Historical Society y el Fells Point Maritime Museum, en Baltimore.

Al personal del Langsdale Library, custodios de la bibliografía y documentación de la Steamship Historical Society of America.

Al United Kingdom Hydrographic Office, por las cartas náuticas de la zona.

Al Merseyside Maritime Museum, en Liverpool, por información sobre la PSNC.

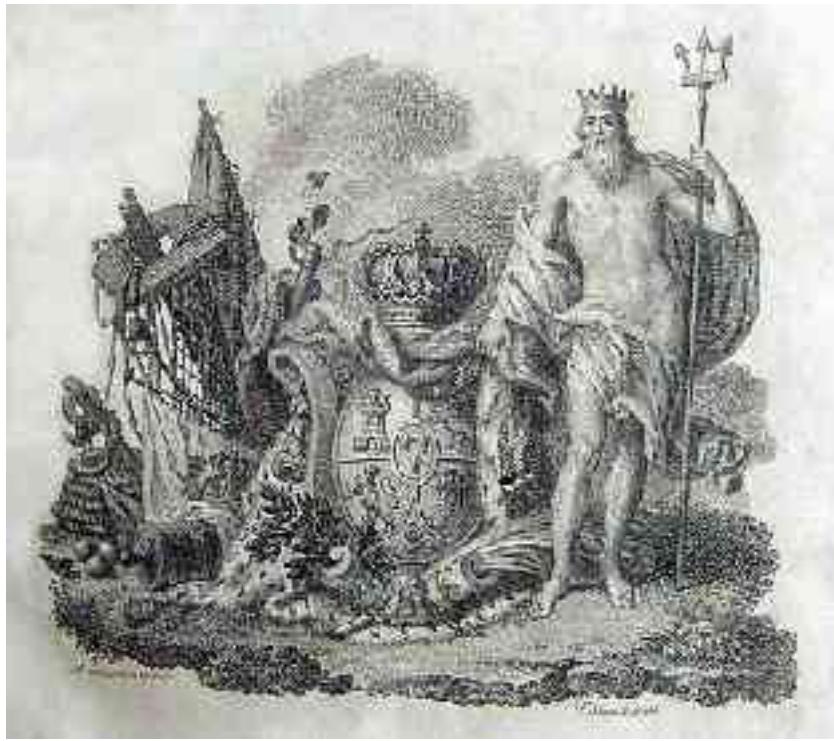
Al Dr. Robert Thompson y el Dawlish Local History Group, por información sobre la vida de George Peacock.

Al "profesor" Gustavo Lebed Sigall, por sus valiosos consejos sobre la forma y fondo del texto de esta historia.

A todos ellos, muchísimas gracias.

El Autor

*Puerto de las Salinas de Santa Elena,
diciembre 31 de 2004*



Parte 1º Antecedentes del período

Los antecedentes del período

Para algunas personas puede parecer extraño que comencemos este libro con una Parte dedicada a los antecedentes del período, pero lo creemos necesario para quienes no estén familiarizados con todos los hechos que, habiéndose dado antes de 1840, afectaron lo que ocurrió en todo el período y aún en años posteriores.

La legislación afecta los hechos mientras ella se encuentre vigente y por esto es necesario conocerla para saber el por qué de hechos que, si no la conociéramos a modo de antecedente, no podríamos explicar.

También hay hechos que parecen aislados, pero que tienen repercusiones imprevisibles y por mucho tiempo. Un ejemplo de esto fue la decisión del presidente Juan José Flores, en 1839, de retirar su apoyo, ofrecido solemnemente, a la candidatura de Vicente Ramón Roca para vicepresidente de la República y dársela a Francisco Aguirre Mendoza. Las consecuencias de esa decisión se hicieron sentir desde el día siguiente de la elección hasta que Roca bajó del solio presidencial en 1849. Si no mencionáramos un hecho de tanta trascendencia porque "está fuera de época", muchos hechos ocurridos en el período como consecuencias no tendrían explicación lógica.

Es por esto que dedicamos una parte importante de la obra a los antecedentes, con el fin de que el lector esté debidamente enterado y así pueda comprender mejor los hechos que conocerá.

En esta parte hemos tomado en cuenta los antecedentes relacionados con: Armada, aduanas, códigos militares de procedimientos, comercio, industria, puertos, sales, correos, vías de comunicación, división territorial, así como relaciones con otros países e, inevitablemente, política.

Capítulo 1 - Legislación colonial

Las Ordenanzas Generales de la Armada Naval

España, poseedora de una de las más importantes Armadas de la época colonial, desarrolló a través de los tiempos un importante cuerpo de legislación naval que cubría todos los aspectos del manejo de los buques de guerra y mercantes, así como de los puertos en la metrópoli y en sus colonias de ultramar.

En ese cuerpo estaban incluidas las Ordenanzas Generales de la Armada Naval,^{P1/1} preceptos esenciales que debían mantenerse a bordo de todos los buques españoles y en las oficinas de los puertos. Están estructuradas en varias partes, tomos, tratados y títulos, cubriendo extensamente todos los aspectos relacionados con la navegación, desde pormenores como el número de lámparas que debía exhibir cada tipo de buque en las noches, hasta temas puntuales como el manejo de los puertos por parte de los capitanes de los mismos.

Elaborar estas ordenanzas y llevarlas al punto de perfección que tenían para el fin de la época colonial fue un trabajo de años, sino décadas o siglos, basado principalmente en las enseñanzas de la experiencia, vividas ampliamente por los marinos españoles en su transitar por los mares.

Una vez independizadas las colonias septentrionales de la América del Sur y unidas éstas en la Gran Colombia, nombre conceptual de la República de Colombia bajo Simón Bolívar, sus gobernantes sabiamente dejaron en vigencia tácita muchas, sino todas, las ordenanzas españolas, entre ellas las de la Armada. Esta decisión se ratificó oficialmente en junio de 1826, cuando el Gobierno grancolombiano decretó la observancia en sus buques y territorio de las Ordenanzas Navales de 1748 y 1793.^{P1/2}

Las ordenanzas españolas continuaron en vigencia durante la corta vida de la Gran Colombia y por ello su marina de guerra y mercante, así como sus puertos, continuaron operando como cuando estaban bajo el control colonial. En este ámbito marino los traumatismos de la independencia no se hicieron sentir con mayor fuerza, pues la vigencia de las ordenanzas españolas aseguró que las operaciones continuaran sin mayores cambios. Lo que sí se sintió fue la hostilidad mutua entre la antigua metrópoli y las ex-colonias, manifestada a través del cierre de los puertos a la flota mercante, y ni se diga la de guerra "enemiga", situación que tendía a cambiar hacia fines de la década de los 1820s, cuando España comenzó a entender que las colonias estaban perdidas y que le convenía reanudar y mantener, por conveniencia mutua, los lazos comerciales que se habían roto a raíz de la consumación de la independencia.



Ejemplar de 1893 de las Ordenanzas de la Armada Naval que perteneció al antiguo "Crucero Cotopaxi", actual "Cañonero Calderón".
El buque tuvo este ejemplar a bordo hasta su retiro del servicio.
Actualmente se encuentra en el Museo Naval Almirante Illingworth.

Una vez disuelta la Gran Colombia y formados los tres estados independientes: Ecuador, Nueva Granada y Venezuela, cada uno tomó su camino en cuanto al manejo de sus asuntos marítimos. El Ecuador continuó respetando la vigencia de la legislación grancolombiana en todo lo que no se oponía a la constitución y leyes de la nueva república, y por tanto el decreto grancolombiano de junio de 1826 permaneció vigente. De esta forma, cuando nació el Ecuador en 1830, tuvo ya el beneficio de contar con legislación, sabia por la experiencia, para el manejo práctico de sus intereses marítimos. Los sucesivos Gobiernos reconocieron esto, tanto así que las Ordenanzas Generales de la Armada Naval estuvieron en vigencia práctica hasta entrado el siglo 20. Adicionalmente, toda la legislación de Marina

dada en la República, al menos hasta 1850, se limitó a los asuntos de organización, política y economía, dejando intocadas las ordenanzas prácticas.

En este tomo veremos algunos casos de la aplicación práctica de las Ordenanzas Navales.

Legislación

Aparte de las ordenanzas, que eran preceptos puntuales y dedicados a un tema específico, de acuerdo con las necesidades políticas, económicas y organizativas del reino, se emitían decretos, leyes y reglamentos aplicables en forma general o específica. Un ejemplo de esto es la Ley XI en el Título 43 de las Leyes de Indias referente a los puertos, en que se prohíbe "*Que ningún navío, entre ni salga de noche en puerto*". Así tenemos que el conjunto de legislación que gobernaba las colonias españolas era amplio y complejo, por lo que las repúblicas nacidas de ellas se mantuvieron amparadas por esas mismas leyes hasta que sus necesidades políticas o prácticas las motivaran a emitir sus propias leyes, reglamentos y ordenanzas.

La República del Ecuador manejó esta realidad de manera muy racional, aplicando con lógica y sin vergüenza alguna, todas aquellas leyes, reglamentos y ordenanzas españoles que le fueron útiles, reemplazándolos solamente cuando la realidad local y las circunstancias lo exigían.

Capítulo 2 - Comercio y navegación a vapor

Baltimore, el comercio, la industria y la navegación a vapor

Entre los antecedentes del período que es necesario conocer, aunque sea someramente, antes de entrar de lleno en la historia marítima del Ecuador, están los del comercio con los EE. UU. y el desarrollo de la industria y navegación a vapor. Esto en vista de la influencia que estos asuntos tuvieron en lo que serían importantes avances tecnológicos en el Ecuador, tanto marítimos como industriales y comerciales.

Los puertos de Boston, New York, Baltimore, Norfolk, Charleston, Savannah y New Orleans eran los principales de los EE. UU. para el comercio con el mundo, pero por alguna razón aún no determinada categóricamente, Baltimore ocupaba un lugar especial para el comercio con Ecuador. Una de las razones puede haber sido el crédito y las relaciones comerciales de las que gozaba don Manuel Antonio de Luzarraga, uno de los principales comerciantes ecuatorianos de la época. Luzarraga compró en Baltimore la máquina del que sería nuestro primer buque a vapor, a parte de otra maquinaria a vapor que fue usada principalmente en la industrialización agrícola, para aserríos y desmontadoras de algodón.

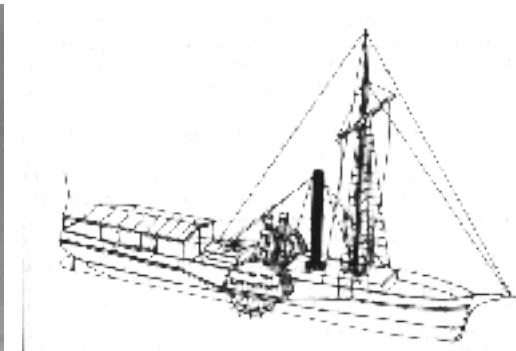
La ubicación del puerto de Baltimore en esa época era clave, pues estaba muy bien situado en relación a las industrias y proveedores que satisfacían las necesidades de los consumidores ecuatorianos.

Para 1812 Baltimore estaba en declive comercial debido a la guerra con Inglaterra, declinación que a modo de depresión económica duró hasta 1820, año en que el comercio y la industria comenzaron a recuperarse. Sin embargo, y a pesar de la guerra y las adversidades económicas, Baltimore, como centro comercial de la Bahía de Chesapeake, tenía un buen desarrollado sistema de transporte hacia todos los puertos menores de su zona de influencia. Pero aquel sistema sufrió de las limitaciones inherentes a la navegación a vela, lo que llevó a desarrollar un tipo particular de goletas muy ágiles en su respuesta a los difíciles vientos de la bahía y sus ríos afluentes. Estas naves, llamadas Baltimore Schooners (Goletas de Baltimore, de dos mástiles), eran ideales para burlar el bloqueo impuesto en la zona, a partir de 1812, por los navíos de guerra ingleses. Aún así, siempre se buscaba una manera de hacer el sistema de transporte más eficiente y esa eficiencia llegó con el advenimiento de la navegación a vapor a la bahía, justo durante el bloqueo inglés.

La navegación a vapor se había iniciado en los EE. UU. el 17 de agosto de 1807 con el exitoso lanzamiento del vapor "Clermont" en el río Hudson. Los primeros

años fueron de experimentación y disputas sobre patentes y derechos entre los inventores e inversionistas. Sin embargo, la evolución técnica y práctica continuó, al punto que en 1811 ya había navegación a vapor en los ríos Ohio y Mississippi, pero no en la Bahía Chesapeake. Esto significaba que la navegación a vapor en la bahía estaba retrasada, lo que se debía a disputas territoriales entre los que querían promoverla.^{P1/4} Para 1813 ya se habían superado los principales obstáculos y un grupo de inversionistas contrató, en los astilleros de William Flannigan, en Baltimore, la construcción de un casco de madera tipo "clipper", pero con cambios para recibir un motor a vapor. Los inversionistas escogieron para la fabricación del motor a la firma de Daniel Large, de Filadelfia. Large había sido aprendiz en la primitiva fábrica de Boulton & Watt, de Birmingham, Inglaterra, conocida entre las primeras fabricantes de motores prácticos para buques a vapor. Para 1813 Large ya había fabricado el motor usado en el vapor "Eagle", uno de los primeros en navegar el río Delaware. El contrato para la fabricación del motor del "Chesapeake" era una reafirmación de la calidad del trabajo de esa firma y Large tuvo la precaución de enviar a su mejor aprendiz para instalar el motor, un joven llamado Charles Reeder. Ahora bien, transportar un motor a vapor desde Filadelfia a Baltimore en 1813 no era una tarea fácil y la vía más lógica era la fluvial y marina. El único problema era el bloqueo naval impuesto por los ingleses en la Bahía Chesapeake, así como en la desembocadura del Delaware. La solución fue enviar el motor a bordo del vapor "Eagle", el cual fácilmente podía evadir el bloqueo inglés gracias a su maniobrabilidad. Los buques bloqueadores eran todos a vela. En efecto, el motor llegó con Large a bordo del "Eagle", mientras Reeder había viajado por tierra previamente para preparar el casco para recibir el motor.

En cuanto al motor del "Chesapeake", durante años se ha librado una polémica sobre el tipo de motor que tenía. Unos dicen que era un motor inclinado y otros que era del tipo de "cabezote cruzado", también conocido como de "guillotina" o de "marco en A" por la estructura de ese aspecto que sobresalía por sobre la cubierta principal, estructura que servía para el desplazamiento de la palanca conectora entre el pistón y las ruedas laterales. El motor inclinado, en cambio, no tenía estructura que sobresaliera por sobre la cubierta, pues su mecanismo de conexión era más compacto. Esta polémica continúa aún ahora, pues desafortunadamente los documentos originales que confirmarían el tipo exacto del motor se han perdido y los investigadores están divididos entre los dos tipos. Hay cierta tendencia a pensar que el motor era de tipo inclinado por cuanto en Inglaterra, lugar de entrenamiento de Daniel Large, no se usaban motores con estructuras como el de guillotina. Tal es la polémica que un modelo del "Chesapeake", sin la "guillotina", que existía en la Maryland Historical Society, ya no está a la vista del público, mientras que David Holly, en su libro "Chesapeake Steamboats - Vanished Fleet" inserta un dibujo del vapor con la estructura de "guillotina" sobresaliendo.^{P1/8} El motor inclinado no se fabricó en Baltimore. A continuación imágenes del modelo y del dibujo:



Podemos ver en la imagen de la izquierda el modelo que ya no se exhibe y que tendría motor inclinado, en el cual la chimenea está ubicada atrás de las ruedas. En el dibujo de Holly, a la derecha, vemos la estructura de "guillotina" sobre la cubierta, al nivel de las ruedas, y la chimenea adelante de ellas. Ambas imágenes son consistentes con los dos tipos de motor.

Al conocer de esta polémica en un país donde los documentos históricos han sido muy cuidados y preservados desde hace mucho tiempo, no pudimos evitar compararla con la pequeña polémica que vivimos en Ecuador en cuanto al mismo problema con el vapor "Guayas", pues existen imágenes contradictorias en manera muy similar a las del "Chesapeake", y sufrimos de la misma falta de información sobre el tipo de motor, lo que, al igual que a los investigadores norteamericanos, nos motiva hacia una más profunda investigación y análisis.



Charles Reeder en su madurez

La estadía de Reeder en Baltimore le dio la oportunidad de ver el potencial que podía tener una fábrica local de motores, pues a pesar de la depresión económica que se vivía y el bloqueo inglés, el tráfico marino era intenso. Tal fue el entusiasmo de Reeder que renunció a su trabajo con Daniel Large y se trasladó a Baltimore ese mismo año de 1813,^{P1/5} donde se instaló a trabajar como carpintero y maquinista hasta formar capital suficiente para iniciar su fábrica. Reeder era un joven muy inteligente y dinámico, y tanto los constructores de buques como sus patrones lo buscaban para solucionar problemas y mejorar sus equipos.

Su trabajo arduo fue recompensado y, para 1815, ya tenía instalado un pequeño taller de

fundición y de máquinas a vapor. La confianza que generó fue tal, que apenas a un

año de fundada su fábrica construyó, en 1816, el motor para el segundo vapor en navegar la Bahía Chesapeake, el "Experiment".^{P1/6}

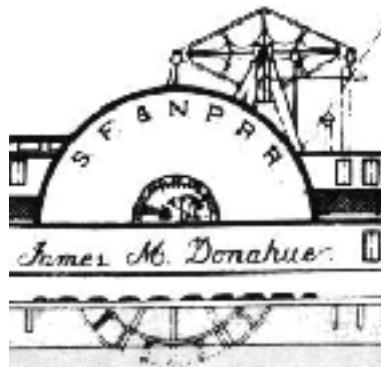
Como en todo lugar donde existe la libertad de crear e invertir, para 1816 la pequeña firma de Charles Reeder ya tenía un competidor en el mismo puerto de Baltimore, la firma creada por John Watchman y John Bratt, la cual denominaron, apropiadamente, como Watchman & Bratt.^{P1/7} Durante mucho tiempo las dos firmas libraron una feroz batalla por el mercado, lo que significó un beneficio neto para los usuarios, pues en su competencia no paraban de innovar y mejorar sus productos. En pocos años se instalaron más fabricantes, lo que incrementó aún más la competencia. Para 1851 habían en Baltimore 15 fábricas de motores a vapor, tanto marinos como de locomotoras y estacionarios.^{P1/10}

Se dice que tanto la firma de Reeder como la de Watchman & Bratt fabricaban varios tipos de motores a vapor, entre los que los marinos eran sólo uno de ellos; pero del tipo marino se dice que eran del tipo de "cabezote cruzado" o de "guillotina" o "marco en A" hasta el advenimiento, a comienzos de los 1840s del tipo de "viga vertical", conocido también como de "balancín" o "viga caminante".^{P1/11}

El tipo de "balancín" era una evolución técnica del de "guillotina", que permitía a la máquina un funcionamiento con menos vibración y mayor eficiencia. Sin embargo, estos motores eran muy grandes y pesados. Por ejemplo, el "Chesapeake" era un buque de 130 pies de eslora y 200 toneladas y aún así el motor ocupaba una parte importante del espacio y la capacidad del buque. Era necesario buscar una alternativa para buques más pequeños, así como una máquina más eficiente para buques más grandes.



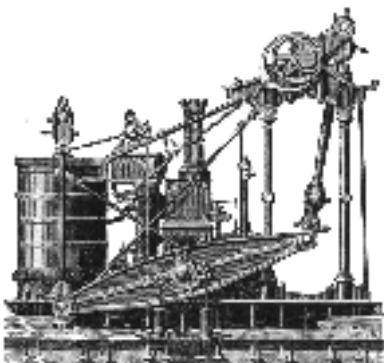
Vista lateral de un buque a vapor equipado con motor de "cabezote cruzado" o con estructura de "guillotina".



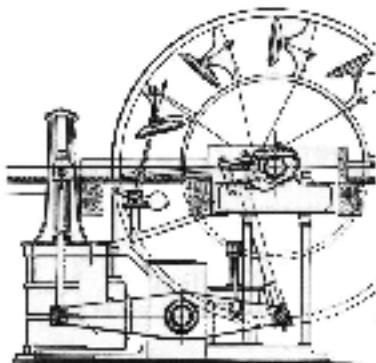
Vista lateral de un buque a vapor equipado con motor de "viga vertical" o de "balancín".

Reeder ya era conocido para ese entonces como un innovador y experimentador, así como un hombre que aplicaba a su negocio un gran entusiasmo;^{P1/12} por ello, él trabajó en 1832 con Phineas Davis, inventor del motor tipo "saltamontes" para ferrocarriles, con el fin de mejorarlo, como en efecto así ocurrió. Dicen algunos

historiadores que Reeder y sus contemporáneos no usaron este tipo de motor para buques pero en los registros de Reeder consta el equipamiento del vapor "Isabel"^{P1/9} de 1115 toneladas, en 1848, con motores del tipo de "palanca lateral", que era una variación mejorada del "saltamontes".^{P1/13} La diferencia entre el "saltamontes" y el "palanca lateral" estaba básicamente en los puntos de conexión de la palanca lateral, así como la inclusión de equipos adecuados al uso marino.^{P1/14 y P1/15} El que un buque tan grande llevara motores compactos que le permitían un importante ahorro de peso y espacio significaba que, desde 1832, ese motor había sido sustancialmente mejorado. Este conocimiento es importante para nosotros al momento de analizar el tipo de maquinaria del vapor "Guayas" original, pues no se puede descartar que Charles Reeder o uno de los otros fabricantes de motores, haya aplicado el "saltamontes" en versión mejorada, a uso marino ya para el año 1840, cuando se pidió el motor del "Guayas". Hay que tomar en cuenta que el "Guayas" tenía apenas 95 pies de eslora, un puntal de 5 pies y un arqueo de 100 toneladas o menos, por lo que un motor de "guillotina" o "balancín" habrían sido demasiado grandes y pesados para el casco con un puntal tan bajo, en cambio que el "saltamontes", compacto como era para su uso primario en locomotoras, era de ideal tamaño y peso para el pequeño buque.



Ejemplo de motor de palanca lateral
Para buques



Corte de motor de palanca lateral conectado a una rueda
propulsora

El conocimiento previo de esta información sobre la relación del puerto de Baltimore, la industria, el comercio y ciertos detalles de la navegación a vapor es de importancia para cuando tratemos, en el lugar y momento oportuno, sobre el primer vapor construido en la costa del Pacífico.

El primer cargamento de guano del Perú llegó a Baltimore en 1832, lo que dio inicio a una próspera industria de fertilizantes para la producción agrícola, al tiempo que generó mayor movimiento comercial con los puertos del Pacífico suramericano.^{P1/3}

Para la época que cubre esta historia, el guano seguía siendo un producto de gran importancia y fue muy buscado, sin éxito, en nuestras costas por parte de varios especuladores, como veremos más adelante.

La "Doctrina Monroe" y la política europea en las Américas.

Como sucede con todo cambio traumático en la vida política de las naciones, una vez independizadas las colonias españolas, las potencias europeas rivales de España inmediatamente trataron de imponer, por la fuerza, su influencia para beneficio de sus economías. Así teníamos en las aguas del Pacífico, luego de las independencias, una activa e imponente presencia de buques de guerra ingleses y franceses, destinados a la protección de su flota mercante, que promovía activamente el intercambio comercial entre esas naciones y las recién creadas. Es importante conocer que muchos comerciantes de las nuevas repúblicas, entre ellos los más prósperos, eran europeos. Esa presencia naval comenzó a inquietar a los EE. UU., que para 1823 ya era una considerable potencia con sus rápidas y bien armadas fragatas de guerra y con su creciente flota mercante, y consideraba a toda América como "su" territorio.

El presidente James Monroe, consciente de que la presencia militar de Inglaterra, Francia, Rusia y en menor grado España, que estaba muy debilitada, aún constituían un peligro para el crecimiento económico de los Estados Unidos de Norte América y los nacientes países de América, decidió establecer unilateralmente reglas de juego para asegurar que las potencias europeas respetaran a la americana y lo que ella consideraba su "zona de influencia".

El principio político detrás de esta "doctrina" es que América y Europa constituyen dos esferas, separadas y distintas, de actividad política y por lo tanto deben tener lo menos posible que ver la una con la otra.^{P1/16} Este principio había sido articulado inicialmente por George Washington en su discurso de despedida el 19 de septiembre de 1796 y había sido reiterado por Thomas Jefferson en su mensaje inaugural, pero Monroe lo articuló no sólo de palabra, sino con respaldo de la creciente fuerza naval de los EE. UU. La motivación inicial para enunciar la doctrina en forma de una declaración formal notificada a las potencias europeas fue la pretensión Rusa sobre la costa nor-oeste de Norte América. La motivación secundaria fue la amenaza que percibía el Gobierno norteamericano, de las potencias europeas sobre las débiles naciones de Centro y Sur América. Esto no quiere decir que todas las naciones americanas recibieron la doctrina con beneplácito, pues habían algunas que aún tenían lazos importantes con las potencias europeas y poco les interesaban los EE. UU. De hecho, los europeos pusieron a prueba impunemente la doctrina algunas veces, como el caso de la ocupación británica de las Malvinas y su intervención en América Central, así como el bloqueo francés de México y Argentina en 1838.

Sin embargo, la Doctrina Monroe, cuando fue aplicada con amenaza de uso de la fuerza, fue de una efectividad pasmosa como repelente a las pretensiones europeas. Esto lo veremos cuando se cernía sobre Ecuador y sus vecinos la inminencia de la "Expedición Floresana", que amenazaba con la restauración monárquica e incremento de la influencia europea en esta parte de América.

Entra William Wheelwright en escena.

Nació en Newburyport, Massachusetts, EE. UU., el 18 de marzo de 1798.^{P1/17} Su padre fue un capitán de buque mercante que cubría las Indias Occidentales. Para cuando William tenía 16 años su familia contaba con algunos buques y el joven se embarcó por primera vez, como camarero, en uno de ellos. Desde entonces la mayor parte de su vida la pasó íntimamente ligado a la navegación. A los 19 años, en 1817, ya era capitán de un barco que hacía la ruta a Río de Janeiro. Para 1823 capitán del barco "Rising Empire", destinado a Ensenada, en el Río de la Plata, pero al entrar en el estuario naufragó, debiendo la tripulación remar por 24 horas para salvarse. Una vez en Buenos Aires, sin dinero ni idea de qué hacer, Wheelwright decidió inscribirse como sobrecargo en un buque y pasó

William Wheelwright c. 1840

a Valparaíso, donde no se quedó por mucho tiempo, pasando luego a Guayaquil donde se radicó y formó una empresa mercantil que tuvo buen comienzo. Su posición fue lo suficientemente buena como para ser nombrado, durante un tiempo, cónsul de los Estados Unidos. Aquí vale hacer una aclaración: Muchos historiadores han confundido a William con Isaac o Ebenezer Wheelwright, un predicador y maestro que vivió en Ecuador por esa época. Hasta donde hemos podido dilucidar, no estaban emparentados. En 1828 decidió regresar a Newburyport, donde se casó y como viaje de luna de miel viajó con su flamante esposa al Istmo de Panamá, de donde pasaron a Guayaquil, donde se encontró con la mala nueva de que su negocio había fracasado en manos de sus socios y que además las pérdidas ascendían a cien mil pesos. Descorazonado y sin mayores recursos, Wheelwright se marchó para Valparaíso a probar fortuna. En poco tiempo navegaba por la costa de Sur América en una goleta de 60 toneladas denominada "Fourth of July". Con esta base estableció una línea de buques a vela que prestaba servicio en la ruta costera, línea que se hizo de buen nombre por su rapidez, puntualidad y buen trato a los pasajeros. En ese trabajo tuvo la oportunidad de evaluar la ruta costera a todo lo largo del Pacífico sur americano, determinando que los vientos y corrientes predominantes la hacían lenta, especialmente en la ruta Norte - Sur, con el consiguiente incremento en el costo y tiempo de navegación. En

esa época se germinó la idea de una línea de buques a vapor, pues Wheelwright estaba consciente de que la clave de la rentabilidad de la ruta estaba en el tiempo de navegación y la regularidad del servicio entre los diferentes puertos.

Wheelwright ya tenía algo de experiencia con la navegación a vapor, pues cuando pequeño había presenciado algunos de los experimentos de Fulton en el río Hudson, y es posible que hasta haya navegado en el "Clermont". Mientras estuvo en Valparaíso navegaba en esos mares el "Rising Star", considerado por muchos el primer vapor que cruzó el Atlántico, en 1822, aunque los críticos señalaban que durante la travesía solamente había usado sus máquinas un total de 15 horas, siendo el resto de la navegación a vela. En efecto, el "Rising Star" era un velero con máquinas auxiliares, pero era un vapor y eso marcaba la diferencia. Wheelwright también debe haber estado en contacto con el "Telica", buque desafortunado que llegó a Guayaquil como velero y salió del puerto como vapor en 1825, pues en este puerto se le instaló su máquina. No hay muchos datos sobre este buque, ni se sabe si la máquina la trajo él mismo o llegó en otro buque. Tampoco se sabe cómo fue la instalación, pues debe haber venido algún técnico para instalarla ya que en estos puertos aún no habían mecánicos con experiencia, ni los hubo hasta entrados los años 1840s. El "Telica", de bandera colombiana, tuvo una corta vida y explotó en el puerto de Huarmey, en Perú, en circunstancias muy extrañas. Unos dicen que su capitán perdió la cabeza a causa de críticas formuladas por sus pasajeros debido a retrasos por falta de combustible para la caldera; otros dicen que fue por asuntos amorosos. Según un marinero de apellido Jump, que sobrevivió el desastre, el capitán, descorazonado o despechado, disparó a un barril de pólvora que había a bordo y esto causó la explosión del buque. Lo importante es que Wheelwright pudo constatar de primera mano la ventaja que daba la maquinaria durante momentos de calma en el viento y también pudo determinar, por la experiencia del "Telica", la necesidad de contar con suficiente abastecimiento de carbón mineral para la caldera. El carbón mineral tiene, por lo general, mayor poder calorífico que el carbón vegetal o que la leña.

Para 1835 la idea de navegación a vapor estaba lo suficientemente madura y Wheelwright comenzó a promoverla en Chile.^{PI/18} El promotor había analizado detenidamente los varios aspectos del negocio, entre ellos los problemas de abastecimiento de carbón mineral, siendo este posiblemente el más grave. Las diferentes calidades de carbón, tanto natural como producido de madera, era un verdadero problema, pues la diferente calidad térmica tendría efectos secundarios en las calderas aparte de afectar significativamente la producción y presión del vapor. Wheelwright había llegado hasta a planear la transformación de carbón local en coke, residuo de un mayor poder calorífico, ideal para el uso en las calderas de buques. Chile tenía dos fuentes de carbón mineral explotadas artesanalmente: Concepción y Talcahuano, que habían servido para abastecer a los vapores de S.M. Británica y al "Rising Star". Perú, Ecuador y Nueva Granada no tenían carbones

minerales naturales, por lo que habría que abastecer sus puertos o diseñar los buques para que puedan cargar suficiente combustible.

La idea de una empresa para la navegación a vapor en el Pacífico

A comienzos de junio de 1835 se celebró la primera reunión formal en la casa de Josué Waddington, un poderoso comerciante inglés residente en Valparaíso. En esa reunión se realizó la propuesta inicial y se discutieron varios detalles del proyecto de navegación a vapor.^{P1/19}

La reunión surtió efecto inmediato y el 10 de junio el presidente de Chile, Joaquín Prieto apoyó, en un interesante discurso que citamos a continuación, la solicitud de privilegio exclusivo que pedía Wheelwright: "*La introducción de estos vapores es de indiscutible utilidad, si se tiene en cuenta el beneficio que se puede esperar para la agricultura, minería y la industria. Actualmente, el costo que se pide es simplemente un privilegio que siempre se ha concedido a los inventores o introductores de maquinarias que aumentan la marcha de las operaciones mientras disminuyen su costo, y este sistema de navegación no sólo no existe actualmente, sino que no podría tal vez realizarse sin la excención exigida*".

Siguiendo la pauta del presidente de Chile, tanto el Senado como la Cámara de Diputados resolvieron extender el privilegio solicitado, por espacio de diez años, con el fin de establecer con exclusividad la navegación a vapor en puertos y ríos chilenos. El respectivo decreto fue promulgado el 25 de agosto de 1835.^{P1/20 y P1/21} El decreto incluía una cláusula que requería el comienzo de operaciones en un plazo determinado.

Con este importante apoyo inicial, Wheelwright inició contactos con comerciantes chilenos y peruanos,^{P1/22} así como correspondencia con inversionistas en los EE. UU. y Europa para obtener financiación, sin lograr el apoyo que esperaba. Fueron las constantes demoras en el flujo de correspondencia lo que dio el impulso que se necesitaba. El cónsul británico en Lima estaba preocupado por la demora que sufría la correspondencia debido a la lentitud e irregularidad de los buques a vela. En Inglaterra ya se hablaba de la necesidad de tener comunicaciones directas utilizando buques a vapor entre Gran Bretaña y la Costa Oeste de Sur América a través de Panamá, con el fin de agilitar el flujo del correo. El cónsul británico circuló una comunicación con estas inquietudes a los comerciantes de Lima y el Callao el 18 de junio de 1836 e invitó a una reunión que se celebró el 12 de agosto. En esa reunión se formó un comité para analizar la situación planteada e informar.^{P1/23} El comité informó el 5 de septiembre de 1836 que el único proyecto que les habían presentado fue el de Wheelwright, quien se había comprometido a incluir el transporte de correspondencia como parte integral de la proyectada "Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico". En el proyecto presentado se incluía la tarifa de porte que se cobraría por el tramo del Pacífico y a través del Istmo hasta Chagres,

en el Caribe, y la necesidad de que la ruta se complementase con vapores desde Chagres hasta Gran Bretaña. Este informe fue muy prolífico y creó en la sociedad y el comercio peruanos las condiciones adecuadas para lograr el apoyo que requería Wheelwright. El 12 de septiembre de 1836 el Gobierno de los Estados Nor y Sur Peruanos concedió a Wheelwright el privilegio de navegación en condiciones similares al otorgado por Chile. Por supuesto, el comité peruano sugirió a Callao como centro de las operaciones de la proyectada compañía. El 6 de noviembre el Gobierno de Bolivia emitía un decreto concediendo el privilegio en términos similares a los otorgados por Chile y Perú.

El comité, en su prolífico estudio que sin duda fue elaborado con la colaboración de Wheelwright, tuvo a bien presentar un cuadro comparativo de tiempo y costo entre la navegación a vela y a vapor. A continuación el interesante cuadro:^{P1/24}

PUERTOS De: a:	A VELA		A VAPOR		
	Días y horas	Precio (Pesos)	Días y horas	Precio (Pesos)	
Callao – Valparaíso	22	102	7	12	68
Callao – Iquique	18	85	3	12	34
Callao – Arica	18	85	3		34
Callao – Islay	18	85	2		34
Callao - Huanchaco	4	34	1	3	17
Callao - Paita	6	34	2	5	17
Callao - Guayaquil	8	51	3	2	25
Valparaíso - Callao	11	68	6	6	42
Iquique - Callao	7	51	3		34
Arica - Callao	6	51	2	12	34
Islay - Callao	4	12	22	1	18
Huanchaco - Callao	7	42	1	12	25
Paita - Callao	15	85	2	7	42
Guayaquil - Callao	21	102	3	4	85

Como se puede observar en la tabla, había una substancial diferencia de tiempo en la navegación a vela cuando se la hacía a favor o en contra de los vientos y corrientes predominantes. Ese tiempo también dependía de la fuerza del viento, pues cuando estaba en calma el avance era nulo, con la consiguiente prolongación del tiempo de navegación. También se aprecia la regularidad que otorgaba la navegación a vapor, aunque los precios en la ruta hacia los puertos principales del Sur eran substancialmente más altos por el mayor consumo de combustible del buque al navegar contra los vientos y la corriente de Humboldt.

Félix Denegri Luna, en su "Historia Marítima del Perú", nos define el término que comenzó a usarse comúnmente para referirse a los vapores o buques rápidos a vela

que transportaban pasajeros y correspondencia: "Paquete" o "Packet" en Inglés. Los paquetes, paquebotes o packets "*eran embarcaciones especializadas en llevar con presteza correspondencia y pasajeros*".^{P1/22}

Si bien Wheelwright estaba trabajando activamente en Lima para lograr los privilegios necesarios para la ejecución del proyecto, no descuidó sus contactos con Ecuador y había hecho consultas al más alto nivel a través del general J. J. Flores, entonces presidente del Senado y comandante general del Ejército, que en esos días se encontraba en Guayaquil o en su hacienda de la Elvira. Vicente Rocafuerte, entonces presidente de la República, contesta el 31 de agosto de 1836 una carta de J. J. Flores, en la que le dice textualmente: "*Puede Ud. contestar al señor Wheelwright que aquí encontrará toda protección y que su plan me parece muy bueno*". En esa carta Rocafuerte también dice: "*Ojalá pudiera yo ir a Guayaquil, como Ud. me lo recomienda, tengo un vivo deseo de dar a Ud. un abrazo, de ver a mi familia, y de establecer un faro en el Muerto, con una línea telegráfica desde allí hasta Guayaquil, todo lo cual es fácil, y podría conseguirse con un gasto de 3.000 pesos, pero me es imposible darme ese gusto*".^{P1/25} Esta comunicación nos revela dos puntos importantes que se manifestarían con el tiempo. El primero es que, si bien el privilegio que necesitaba Wheelwright del Gobierno ecuatoriano era necesario para completar la ruta de navegación hasta Panamá con fines de los contratos de correo, su atención a nivel marginal del privilegio de este país nos marcaría la pauta para el futuro servicio de la compañía, siempre a título secundario y como simple complemento a la ruta de mayor importancia entre Panamá, Callao y Valparaíso. Las evidencias futuras del servicio que nos prestaría la Pacific Steam Navigation Company nos transmitirían la triste realidad de la disminuida importancia del puerto de Guayaquil. La segunda es el deseo de Rocafuerte de instalar un faro, una muy necesaria ayuda para la navegación nocturna en el golfo de Guayaquil y la instalación de un telégrafo eléctrico, entonces un instrumento de muy avanzada tecnología. La carta también nos revela que Rocafuerte andaba más adelantado que la realidad económica y política del país y desfasado de la misma, pues a pesar de su intención, la instalación del faro no se haría realidad hasta fines de 1841 y el telégrafo de El Muerto nunca se instalaría. El segundo punto de la carta es posible que tenga relación con la visita de la H. M. S. Sulphur, que veremos más adelante.

Se concede el privilegio a William Wheelwright personalmente

Una vez logrado el apoyo de los Gobiernos chileno, peruano y boliviano, en noviembre o diciembre de 1836 Wheelwright pasó al Ecuador para concretar el privilegio exclusivo de navegación necesario para completar la ruta. Los trámites no deben haber sido muy simples, pues recién el 12 de abril de 1837 la Cámara de Diputados del Ecuador conoció, para discutir en 1°, la moción sobre navegación a vapor que el Senado ya había aprobado. El 13 de abril se discutió en 2° la moción

sobre navegación a vapor. Aquí divagaremos un poquito del tema por un asunto que también tiene que ver con esta historia: La sal. Ese mismo día 13, la Comisión de Hacienda presentaba un informe sobre las observaciones que había hecho el poder ejecutivo a la ley que arreglaba el ramo de sales. La Comisión recomendaba que se acceda a los deseos del Ejecutivo en el sentido de que se administre el ramo por "asiento", siempre que no baje el remate de cincuenta mil pesos en dinero. La cámara aprobó esta observación y quedó incorporada a la ley.^{P1/26} El día 14 de abril la Cámara discutió en 3º "*la moción sobre el privilegio exclusivo para establecer buques de vapor en el Pacífico*", negándola. Como antes de la votación seguramente ya se preveía una situación polémica, el Vicepresidente y el diputado Cucalón pidieron la votación nominal. Estuvieron a favor de la moción los diputados Letamendi, Farfán, Soler, Aguirre, Flor, Torres, Bustamante y Alvarado; en contra de la moción votaron los diputados Presidente, Vicepresidente, Mancheno, Corral, Alvarez, Nieto, Carrión, Cucalón y Palacios. El diputado Cucalón fue a notificar al Senado con las resoluciones. Este voto era un golpe terrible para Wheelwright y lo debe haber sido también para el presidente Rocafuerte. El Presidente, quien de seguro estaba al tanto minuto a minuto de lo discutido en la Cámara, debe haber actuado de inmediato para cambiar lo resuelto por ella, pues antes de levantarse la sesión se toma nuevamente el punto por moción que hace el diputado Palacios con apoyo del diputado Flor. La moción de Palacios se discute, no se aprueba y el Vicepresidente presenta otra con apoyo del diputado Carrión, la que es aprobada. El texto de la resolución reza: "*Que se concedan por cuatro años los privilegios que solicita el Sr. Wulrrahit, sirviendo sólo por transporte de pasajeros y caudales*".^{P1/27} No sabemos qué motivó a la Cámara de Diputados a realizar drásticos cambios a la propuesta de Wheelwright, especialmente si consideramos que ya tres países la habían aceptado como había sido formulada por el promotor. Puede haber sido una demostración de independencia y aplicación de criterios propios nacionalistas frente a los de los otros países, pero lo cierto es que era una actitud equivocada para la realidad comercial y marítima que vivíamos. Nuestro comercio, insignificante en comparación con el de los vecinos, no podía darse el lujo de sostener posiciones contrarias a las realidades de sus vecinos comerciales.

He aquí el resultado de la gestión legislativa:

"El Senado y la Cámara se reunieron en Congreso (sesión conjunta) y aprobaron las actas, con lo que se emitieron los respectivos decretos para las mociones aprobadas. El mismo día 14 de abril se emitió el Decreto por parte del Congreso que dice:

DECRETO

Concediendo á Guillermo Whecght (sic) el privilegio de navegar en buques de vapor esceptuándose el comercio de cabotaje, i solo con el objeto de transportar caudales i pasajeros por el término de cuatro años.

El senado i cámara de representantes de la República del Ecuador reunidos en congreso,

DECRETAN:

Art. Único. Se concede á Guillermo Whecght el privilegio de navegar en buques de vapor esceptuándose el comercio de cabotaje; i solo con el objeto de transportar caudales i pasajeros por el término de cuatro años.

Dado en Quito á catorce de abril de mil ochocientos treinta i siete - El Presidente del senado - Juan José Flores - El Presidente de la cámara de representantes - José María de Santistevan - El senador secretario - Anjel Tola - El diputado secretario de la cámara de representantes - Manuel Ignacio Pareja - Palacio de Gobierno en Quito á diez i nueve de abril de mil ochocientos treinta y siete - Víjésimo séptimo - Ejecútese - Vicente Rocafuerte - Por S. E. el Presidente de la República - El ministro del interior - José Miguel González".^{P1/28}

Ni bien tuvo Wheelwright el decreto en sus manos, se embarcó en el primer buque disponible con destino a Panamá y los EE. UU., con el fin de buscar el financiamiento necesario para su compañía.

No fue bien recibido en su país natal, por lo que pasó de inmediato a Inglaterra, donde encontró otro ambiente, de mayor apertura a nuevas ideas y prospectos comerciales. También existía la necesidad de completar la ruta de los paquebotes que se planeaba implementar hasta Chagres y otros puntos del Caribe por parte del Gobierno de S. M. Británica. La idea de la PSNC era un complemento perfecto en el momento oportuno: En pocos años el correo llegaría en tiempo récord desde Londres hasta Valparaíso y viceversa. En Londres se reencontró con Peter Campbell Scarlett, hijo de Lord Abinger, a quien había conocido en Sur América. Scarlett era un asiduo viajero por su calidad de diplomático, así que podía comprender perfectamente la propuesta de Wheelwright, por lo que se convirtió en su mayor apoyo. El 31 de julio de 1837 Wheelwright presentaba para la consideración de futuros inversionistas sus ideas y declaraciones, las que fueron recogidas por Scarlett en un libro publicado en 1838, el cual exponía varias necesidades de América que se convertirían en oportunidades comerciales, como un ferrocarril entre las costas Este y Oeste de Sur América, un ferrocarril y un canal a través del Istmo de Panamá, y una línea de vapores que recorra la costa Oeste de la América del Sur. El libro de Scarlett, basado en las ideas de Wheelwright sobre la PSNC, era detallado en cuanto a los pormenores de la compañía de navegación, incluyéndose la clase de vapores y hasta los itinerarios, seguramente basados en los cuadros ya presentados al comercio y Gobierno peruano. La propuesta de

Wheelwright obtuvo el entusiasta apoyo de Lord Cochrane, pero aún con ese aval "la tarea de despertar el interés financiero suficiente en la Metrópoli, resultó más difícil de lo que él pudo imaginarse. La depresión monetaria persistía y hasta ese momento, había muy poca confianza en la posibilidades que tendría una compañía de navegación a vapor transoceánica y menos aún en un proyecto que demandaba servicios en una costa lejana, donde la falta de carbón y equipos podían significar fracaso y un desastre".^{P1/29} Pero los ingleses no contaban con la persistencia de Wheelwright. Sin desmayar a pesar de las adversidades, continuó promoviendo su proyecto durante el resto de 1837 y en 1838 hasta que encontró, en Liverpool, Glasgow y Manchester, el apoyo que necesitaba.

Se constituye la Pacific Steam Navigation Company

El 6 de septiembre de 1838^{P1/30 y P1/31} se realizó en Londres una reunión preliminar en la cual se leyó a los futuros inversionistas un prospecto sobre la factibilidad del proyecto, el mismo que se ordenó sea publicado para conocimiento general. En esa reunión se nombró un comité (similar al nombrado en Lima en 1836) para analizar la propuesta. El comité dio su informe favorable el 27 de septiembre y el 31 de octubre se nombró a George Brown como primer presidente de la Pacific Steam Navigation Company. La compañía había sido fundada de hecho el 6 de septiembre, faltando solamente la codiciada "Royal Charter" - "Carta o Cédula Real" (esos nombres castellanos se pueden aplicar a aquel certificado) - que le daría privilegios por cuenta del Gobierno de Su Majestad Británica. A pesar de lo positivo del proyecto, la suscripción de acciones no fue lo dinámica que se esperaba y era mas bien lenta y difícil. Esto se debía a la situación económica de Gran Bretaña, que en esos momentos no estaba en muy buen momento, como ya vimos. Como ya estaba formada la Compañía, el 12 de diciembre de 1838 los directores tomaron provisiones para el caso de que la suscripción no se completara y se la tuviera que liquidar. Wheelwright continuaba en su tarea de organización práctica de la compañía como si todo estuviera en perfecto orden y, en efecto, llegó a los acuerdos esenciales de protección de los futuros buques de la compañía por parte de la Marina Real. De igual manera adelantó las negociaciones con la autoridades de los Correos de S. M. Dice Arthur Wardle en su libro que "El 23 de abril de 1839 el Gobierno concedió a la Compañía el principio de responsabilidad limitada, (no la Cédula Real) hecho que produjo una ola de confianza", y por ende de inversión en la compra de acciones, aunque no en la medida deseada y necesaria.^{P1/32}



Bandera corporativa

El 4 de mayo de 1839 el "Comité de Constructores de Barcos" que lo integraban Wheelwright y el capitán Austin, encargaron a la compañía Miller, Ravenhill and Company, al precio de 17 mil Libras Esterlinas, dos equipos de máquinas dobles, de 90 H.P. cada una, para equipar los dos vapores cuyos cascos aún no se contrataban.^{P1/32}

Un punto que no se menciona en las historias consultadas y que sin embargo era crucial, era el de límite de tiempo para la llegada de los buques e inicio de las operaciones impuesto por Chile, Perú y Bolivia dentro de la concesión del privilegio. El límite de tiempo fijado era el de 4 años desde la concesión hasta el inicio de las operaciones. Este límite era distinto al del término del privilegio, que era de 10 años. Tanto Chile como Perú y Bolivia renovaron el privilegio de manera inmediata al llegar los buques en octubre de 1840, a pesar de haber caducado hacía pocos días la concesión chilena que fue otorgada en octubre de 1836. De esa manera se solucionó un problema importante.

Los negocios de la compañía continuaban y a pesar de la lentitud con que se suscribían las acciones y el latente peligro de liquidación, los directores resolvieron, el 10 de octubre de 1839, ordenar la construcción de dos cascos de madera a Curling, Young and Company, de Londres. Los cascos tendrían la capacidad de 700 toneladas y su costo sería de £ 17.5 s. por tonelada. La entrega se debía verificar en doce meses. Sin embargo, detrás de esta contratación se dio el primer encuentro hostil entre Wheelwright y los directores, pues Wheelwright insistía en que los cascos debían de ser de hierro pero los directores se decidieron por los de madera debido a su menor costo. A pesar de su enojo, a Wheelwright no le quedó más que aceptar la decisión del directorio y continuar trabajando.^{P1/33 y P1/34}

Durante el tiempo de promoción de la compañía, la cobertura de prensa fue muy favorable. El "Times", el "Morning Post", el "Spectator" y otros diarios menores de Gran Bretaña dieron amplia cobertura al proyecto. En América del Sur los periódicos daban cobertura ocasional y así tenemos un artículo en el N° 11 de "El Chanduy", publicado en Guayaquil el 29 de agosto de 1839, como copia de artículo del "Instructor", de enero de 1839, el que dice lo siguiente:

"NAVEGACIÓN POR VAPOR.

En el prospecto para la formacion de una compañía con el fin de establecer una comunicacion pronta y periodica y entre los puertos principales de la costa del Pacifico desde Valparaiso hasta Panama se proponen levantar un capital de 1,050,000 \$ en 5,000 acciones de 250 \$ reservando 1,000 acciones para los que quieran interesarse en aquellos puertos de América. Penetrado el gobierno Ingles de los beneficios que pueden resultar al comercio de la Gran Bretaña, no solo ha aprobado el proyecto, mas ha ofrecido todo el apoyo que fuere necesario a su realizacion, mientras que los varios Gobiernos en los estados del Pacifico,

convencidos de las ventajas mercantiles, y aun mas todavia por el adelantamiento de una pronta comunicacion con todo el mundo civilizado puede producir en la condicion politica y moral de la sociedad, ha dado a la empreza una eficaz proteccion, concediendole cuantos privilegios fueren conducentes a su prosperidad
(*) Los directores han publicado todos los documentos concernientes a lo referido que el Sr. Don Guillermo Whedwight ha obtenido de S. M. B. y de los estados de Chile, Perú, &c. con lo determinado en juntas de comerciantes nacionales y extranjeros.

(*) *El Spectator* (otro periódico) no solo confirma la noticia de que el Gobierno Ingles ha pronunciado una carta real** para el establecimiento de los buques de vapor en el Pacifico, sino que trata de establecer una linea de Inglaterra a las islas Antillas pertenecientes a la Gran Bretaña. En carta escrita de Londres por un comandante de la marina Britanica a un amigo suyo de Panamá con fecha 13 de Febrero, le dice lo siguiente - Mucho celebro por UU que se tenga pronto la navegacion por vapor entre Chile Perú y Panamá. Conozco a varios de los individuos de esta empreza, quienes me han asegurado que todo esta arreglado ya. Hay tambien el pensamiento de un camino carril al travez del Istmo. De este modo Panamá volverá a brillar".^{P1/35}

Muy interesantemente, aunque el periódico de Guayaquil cita a periódicos extranjeros, no hace comentario alguno sobre la participación del Ecuador en la empresa.

** Según Arthur C. Wardle en su libro auspiciado por la misma compañía, la Cédula o Carta Real se la otorgó el 17 de febrero de 1840.

La Mala Real

Mientras tanto en Inglaterra, el impulso a la navegación a vapor y el desarrollo de líneas de "paquebotes" continuaba cobrando impulso. La idea de la línea de buques entre Gran Bretaña y los varios puertos del Caribe ya se había concretado para mediados de 1839 y el 26 de septiembre de ese año la "Royal Mail Steam Packet Company" (RMSPC) recibió su Cédula Real (Royal Charter) aunque aún no tenía un solo buque. La incorporación de esta compañía, con mayor capital que la PSNC, sería un reto para el desarrollo de esta última como el complemento de la línea de correo entre Chagres y Valparaíso. La RMSPC obtuvo, el 20 de marzo de 1840 el beneficio de un contrato de correo del Gobierno británico, por lo tanto tenía un importante ingreso económico asegurado. Mientras los directores de la PSNC luchaban con la falta de capital, la RMSPC contrataba la construcción de varios buques que serían posicionados en los puertos secundarios del caribe para establecer rutas auxiliares con el fin de alimentar las rutas primarias que tendrían el servicio de los mejores buques de la compañía. El objeto de la compañía se definió así: "*Para el transporte de los correos hacia y de Gran Bretaña y la Islas de las Indias Occidentales y Norte y Sur América y otros lugares foráneos y para este propósito el establecer un flujo regular de buques a vapor y otros*". Es interesante

anotar que antes de la implementación de los buques paquetes comerciales, el correo era transportado de manera irregular e incierta por los buques de guerra británicos, que tenían que cumplir con preferencia sus misiones específicas, lo que causaba que las entradas a puertos estuvieran sujetas a muchos imponderables.

El contrato de correo con el Gobierno británico obligaba a dos salidas mensuales en días y horas específicos desde un puerto del "canal británico" a especificarse, hacia la isla de Barbados, que se consideraría el primer puerto de la línea principal, que tendría su terminal en Port Royal, Jamaica y varios puertos intermedios. Las líneas secundarias serían desde cada uno de los puertos de la principal hacia los menores en sus alrededores. La RMSPC contrató la construcción de 20 buques de varios tamaños de acuerdo al servicio que prestarían. Con esos contratos se ocuparon 9 astilleros con el fin de que se cumplieran los trabajos en el tiempo especificado. De los 20 buques solo 6 serían a vela. El Gobierno fijó a Southampton como el puerto base en el canal. El día 3 de enero de 1842 comenzó oficialmente el servicio de la RMSPC con el zarpe de los primeros buques a ocupar sus lugares en los varios puertos de la ruta primaria.^{P1/36}

La PSNC tenía que completar la ruta desde Chagres en el Caribe, hasta Valparaíso. La recepción del correo en Chagres lo haría un agente de la PSNC, quien lo transportaría por tierra hasta ciudad de Panamá, donde debía estar esperando el buque de la PSNC, que a su vez debía zarpar de inmediato hacia el Sur. La RMSPC tendría una interesante y turbulenta historia, siendo notorio que a pocos años de iniciado el servicio se habían perdido varios de los buques originales, debido a accidentes causados por las inexactas cartas de navegación del Caribe disponibles en esa época.

Dentro del relato cronológico de la historia regresaremos a ocuparnos de la Pacific Steam Navigation Company. Por el momento continuaremos con otros antecedentes que tuvieron efectos sobre el período.

Capítulo 3 - Legislación republicana y varios

En este capítulo nos ocuparemos principalmente de la legislación relacionada con los temas marítimos, comerciales, industriales y demás que trata esta historia, y sólo cuando sea necesario para esclarecerla trataremos sobre legislación tangencial a los temas u otros asuntos. También trataremos temas varios que influyeron en el período que cubre esta historia. Como ejemplo de esto tenemos situaciones políticas de trascendencia en todo el ámbito nacional que obviamente afectaban también los temas tratados aquí. Un ejemplo práctico es la ley de agosto 28 de 1824 que "*Declara del dominio de la Nación todas las salinas*", lo que constituía una expropiación de aquellas que eran de propiedad privada, como las de la familia Robles en Punta Arenas, isla Puná. El tema de la sal y su comercio y transporte marítimo y fluvial, es uno de los temas que tocamos en esta historia.

La República de Colombia

Congreso de 1826

Como ya observamos en el capítulo 1, la República mantuvo en vigencia leyes, decretos, ordenanzas, etc. de la monarquía española hasta que se emitieran leyes por parte de los órganos legislativos republicanos. Recién en el Congreso de 1826, reunido en Bogotá a partir del 2 de enero, se emitió una Ley Orgánica de Marina, así como del Ejército y de Milicias, lo que quiere decir que, hasta ese momento, seguían en vigencia las leyes españolas.^{P1/37} Al concluir este Congreso el 1º de mayo, quedaron pendientes algunos asuntos puntuales y por ello el Gobierno decretó, en junio, la observancia en su territorio de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de España, paso lógico que respondía a la realidad de que las ordenanzas, aunque hayan sido dadas por quien en ese momento se consideraba como adversario, eran un cuerpo de preceptos que seguían siendo aplicables al funcionamiento diario de la Armada.

En cuanto a los intereses marítimos, se expidió un decreto legislativo que establecía "*puertos de depósito*" y una ley que fijó los derechos de puerto (presumiblemente en todos los de la república). La idea de los puertos de depósito era de que sirvan para la transferencia de mercadería venida de Europa con destino a otros países, lo que hoy conocemos como una zona franca o puerto libre.

Este Congreso emitió un decreto sobre el arrendamiento de las salinas de la República.

En este Congreso comenzó la disensión interna en Colombia, con la suspensión del Gral. Páez del Ejército. La paz había durado desde la rendición de los españoles de las plazas de Maracaibo y Portocabello, a comienzos de 1824, hasta abril de 1826. Desde este punto estuvo en marcha la disolución del gran sueño de Bolívar.

Otros congresos durante la República Colombiana

Desde 1821 hasta 1828 se dictaron varias leyes y se emitieron algunos decretos en cuanto a la armada, aduanas, códigos militares de procedimientos, comercio, industria, puertos, sales, correos, vías de comunicación, así como varios tratados con otros países. Todos estos temas nos conciernen, pero al no haber tenido esa legislación mayor trascendencia, no los hemos desarrollado en la historia.

Tratados bilaterales

Se negociaron y aprobaron varios tratados bilaterales, entre los que destacan los siguientes relacionados al tema:

1823: Tratado de paz, amistad, comercio y navegación con los EE. UU.

1825: Tratado de amistad, comercio y navegación con Gran Bretaña.

1829: Tratado de paz, amistad, comercio y navegación con Perú.

El 13 de mayo de 1830 el Gral. Flores declara al Ecuador como Estado independiente, pero dentro de la República de Colombia.

El Estado del Ecuador en la República de Colombia

Convención de 1830 y Constitución

La Convención se reunió en Riobamba desde el 14 de agosto hasta el 28 de septiembre. El 23 de Septiembre se promulgó la 1° Constitución.

Poco se difunde el hecho de que cuando el Ecuador se separó de la Gran Colombia en 1830, en realidad continuamos ligados a ella como Estado de esa República, aunque ya no teníamos dependencia administrativa. De hecho, hasta 1835 continuamos constitucionalmente ligados a una República que ya no existía.

La legislatura emitió los siguientes decretos: Se arregla el suministro de bagajes; reforma y reducción de la tropa; habilitación de los puertos de Manta y Bahía de Caráquez; se simplifica la estructura de los derechos de importación.

El poder ejecutivo emitió los siguientes decretos: Arreglo del suministro de bagajes; presentación de jefes y oficiales retirados; cobro de derechos en la Aduana de Guayaquil.

Entre los dos poderes se emitió la ley que ordena se arriende el ramo de sales.

La división política del "Estado" continuó siendo la Colombiana, siguiendo los lineamientos franceses, siendo los departamentos administrados por prefectos.

Francisco I. Salazar, recopilador de las actas de los congresos y asambleas constituyentes ecuatorianos dice lo siguiente sobre esta Asamblea: ^{p1/40} "Las sesiones duraron cuarenta y cinco días, en los cuales la Asamblea dio la Constitución política, expidió 15 leyes, 22 decretos, una resolución y dos

declaratorias. Formó el Estado del Ecuador de los Departamentos de Quito, Azuay y Guayas, y declara que lo unía y confederaba con los demás Estados de Colombia. Para que se formara una sola Nación con el nombre de República de Colombia". Más adelante añade: "Del negociado de Guerra y Marina estaba encargado el Jefe de Estado Mayor General, designado también por el Ejecutivo" (Secc. II, Art. 38). Agrega a continuación: "... nombraba el Presidente del Estado los (...) Coroneles y Generales; pero todos estos nombramientos tenían que ser aprobados por el Congreso" (Secc. I, Art. 35, Lit. 8º).

Tesorerías principales y foráneas.

En esta recopilación también se nos aclara la definición de las Tesorerías foráneas, nombre curioso que aparece frecuentemente en la correspondencia de los ministros de hacienda con varios funcionarios, especialmente en relación con los pagos de gastos militares en las provincias: "Cada Tesorería de Departamento (debían haber dicho prefecturas) tenía un Tesorero, un oficial Interventor y varios subalternos, excepto la de Guayaquil que tenía dos Tesoreros, corriendo á cargo del segundo la Comisaría de Guerra y marina, que quedaba en los otros Departamentos, al del Tesorero principal. Las Tesorerías foráneas dependían de la del respectivo Departamento, y estaban encargadas de recaudar las rentas de las provincias correspondientes, y de distribuirlas según las órdenes que se les impartiera; debiendo, además, administrar aquellos ramos que no pertenecían a los Colectores, los cuales, con aprobación de los Prefectos, eran nombrados para los cantones con la sola asignación del seis por ciento del líquido que enterasen en las Tesorerías. Para efectuar algunos gastos, se crearon también Juntas de Hacienda". Con el fin de mejorar las rentas públicas, se dictó una resolución por la cual "... los efectos extranjeros que se importaran al Azuay, por el Perú, ó por el Cauca ó Esmeraldas al Ecuador, pagasen como en las Aduanas marítimas, los derechos correspondientes; mas tan solo en cuanto a Esmeraldas hasta que se emprenda la apertura del camino que conduzca á ese puerto". Además nos aclara que "Para la introducción de víveres extranjeros y la exportación de los efectos naturales y manufacturados de la provincia de Manabí, habilitó los puertos de Manta y Bahía de Caráques del cantón Montecristi, creando en la capital del cantón una aduanilla..".^{P1/41} Este último decreto legislativo merece nuestra atención, pues en sus considerandos expone una integridad nacional y sabiduría comercial que desafortunadamente no sabemos cuando se perdió:

Decreto habilitando los puertos de Manta y Bahía de Caráquez

"DECRETO:
Habilitando los puertos de Manta y Bahía de Caracas.

El Congreso constituyente del Estado del Ecuador en la República de Colombia.

Considerando

1. *Que debe promoverse por todos los medios posibles el comercio i agricultura, quitando los obstáculos que los paralisen:*
2. *Que en los países litorales milita una mayoría de razon sobre estos particulares por la facilidad de la esportacion de sus frutos i manufacturas:*
3. *Que desgraciadamente por una economía mal entendida se ha obstruido el tráfico mercantil marítimo de la provincia de Manabí cerrandose sus puertos:*
4. *Que la distancia de cincuenta leguas de dicha provincia a la capital de Guayaquil, i el fragoso camino, especialmente en invierno, hacen impracticable el tráfico interior de sus habitantes:*

Decreta:

1. *Los puertos de Manta y Bahía de Caracas, comprendidos en el cantón de Montecristi, quedan habilitados para la introducción de víveres extranjeros, i para la esportacion de los efectos i manufacturas de la provincia de Manabí.*
2. *Para evitar los fraudes á la hacienda pública, se pondrá en la capital del cantón una aduanilla con su receptor i los guardas respectivos, prefiriendo para estos destinos á los naturales de Manabí.*
3. *El Poder Ejecutivo expedirá los reglamentos conducentes al efecto, conciliando los intereses del Estado con el alivio de aquellos pueblos".^{P1/42}*

Y no hace falta completar el texto pues con esta parte basta para darnos cuenta de que era un decreto inteligentemente concebido. Lastimosamente, la corrupción a modo de contrabando que entonces campeaba como ahora, dio al traste con esta buena intención y en poco tiempo se volvían a cerrar esos puertos.

El Título VI de la Constitución de 1830 define así a la Fuerza Armada:

"Art. 51. El destino de la fuerza armada es defender la independencia de la patria, sostener sus leyes y mantener el orden público. Los individuos del ejército y armada están sujetos en sus juicios á sus peculiares ordenanzas.

Art. 52. La milicia nacional que no se halle en servicio no estará sujeta á las leyes militares, sino á las leyes comunes, y á sus jueces naturales. Se entenderá que se halla en actual servicio, cuando esté pagada por el Estado, aunque algunos sirvan gratuitamente. No será destinada sino á la defensa interior, y no saldrá á campaña sino en el peligro del Estado".^{P1/43}

Los dignatarios de esta Asamblea Constituyente fueron:

Presidente: Dr. José Fernández Salvador; vicepresidente: Dr. Nicolás J. de Arteta; secretarios: Sres. Pedro Manuel Quiñonez y Pedro José de Arteta.^{P1/39}

Congreso ordinario de 1831

Se reunió en Quito del 20 de septiembre al 8 de noviembre.

La legislatura emitió los siguientes decretos: Se arregla el derecho de toneladas en la Aduana; se fijan los derechos de tonelaje pagaderos en los puertos; se aumenta el derecho de alcabala en la venta de buques extranjeros.

El poder ejecutivo emitió el siguiente decreto: Se restablece el derecho de piso en la Aduana de Guayaquil.

Entre los dos poderes se emitieron las siguientes leyes: Ley Orgánica Militar; se habilita el puerto de Santa Elena.

Cabe mencionar aquí que no hemos podido conseguir, por más que lo hemos tratado, un ejemplar de esa Ley Orgánica Militar, así como tampoco hemos conseguido la ley que habilitó el puerto de Santa Elena (ubicado en la Ballenita).

Francisco I. Salazar, recopilador de las actas de los congresos y asambleas constituyentes ecuatorianos dice lo siguiente sobre esta Asamblea: "*En cuanto al ramo de guerra y marina limitóse este Congreso á expedir la Ley Orgánica militar y dos decretos. Por la que ordenó además, de otras cosas, que el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el Consejo de Estado, arreglara provisionalmente la marina y diera cuenta á la inmediata Legislatura*".^{P1/44}

Este arreglo de la marina no consta en documento alguno, por lo que sospechamos que el Ejecutivo nunca se molestó en cumplir con lo resuelto por el Congreso.

Salazar también nos esclarece la situación de la legislación grancolombiana: " ... cuatro consultas enderezadas por la Alta Corte de justicia, entre las cuales merece indicarse la que vino de la Corte de Guayaquil y obtuvo la solución legislativa, de que los decretos civiles expedidos por el Libertador en los últimos tiempos de su administración y compilados en el Registro oficial, tengan fuerza de ley en cuanto no se opongan á las leyes del Estado".

Derecho de toneladas a pagar en puertos

El decreto legislativo sobre el derecho de toneladas trataba de lograr equidad con las tarifas que les cobraban a los buques nacionales en puertos extranjeros. Veamos el texto:

"DECRETO

*Arreglando el derecho de toneladas que deben pagar los buques nacionales i
estranjeros que se introduzcan en los puertos del Estado.*

El Congreso constitucional del Estado del Ecuador.

CONSIDERANDO:

1. *Que cuando en los puertos nacionales solo se cobra de los buques extranjeros á razon de cuatro reales por el derecho de toneladas, no se guarda*

reciprosidad en los puertos extranjeros con los del Estado, en donde se les ecsijen mayores cantidades:

2. *Que los buques nacionales que hasta la presente han pagado únicamente un real por el expresado derecho deben sufrir el aumento de alguna moderada cantidad con respecto á la necesidades actuales del Estado,*

DECRETA:

1. *Todo buque extranjero que se introduzca en cualquiera de los puntos del estado, pagará á razon de cuatro reales por cada tonelada, siempre que en los puertos de que proceden no se ecsija mas cantidad de los buques nacionales que en ellos se introducen. En el caso contrario se les cobrará el mismo derecho que á estos se ha ecsijido, justificandose antes esta verdad.*
- Único. La justificacion se hará ante el administrador de la aduana, ó en la capitania del puerto con los documentos que acrediten el pago, i la declaracion de los capitanes de los buques.
2. *Los buques nacionales pagarán en adelante á razon de dos reales por el derecho de toneladas".*

Este decreto fue ejecutado el 13 de noviembre de 1831.

Derecho de alcabala a la venta de buques extranjeros

El decreto de aumento del derecho de alcabala pretendía proteger al Astillero de Guayaquil. Veamos cómo se pretendió lograr esa defensa:

"DECRETO

Aumentando el derecho de alcabala en la venta de buques extranjeros.

El Congreso constitucional del Estado del Ecuador,

CONSIDERANDO:

1. *Que la venta frecuente de naves extranjeras que se practica en los puertos del Estado perjudica notablemente al astillero de Guayaquil sin una ventaja del erario público:*
2. *Que las naves son i se consideran verdaderas manufacturas i por lo tanto sujetas al avaluo para la deducion de los derechos de importacion,*

DECRETA:

1. *Todo buque extranjero que se venda en la ria de Guayaquil, i en cualquiera de los puertos del Estado pagará por derecho de alcabala un doce por ciento, en lugar del cuatro que ántes se cobraba.*
2. *Para la deducion del derecho de que habla el articulo anterior, se hará el avaluo por los peritos nombrados por el administrador de la aduana; i segun él, se deducirá el citado derecho, sin permitirse en lo sucesivo que éste recaiga sobre el precio convenido entre las partes contratantes".^{P1/45}*

Este decreto fue ejecutado el 13 de noviembre de 1831.

Con motivo de este decreto es necesario decir algo que hasta ahora se pretende callar en aras del "mítico astillero". Para ese entonces, el famoso astillero de Guayaquil no era más que una sombra de lo que fue en su época de apogeo en los Siglos 17 y comienzos del 18. Más adelante veremos documentadamente el estado de decadencia en que se encontraba el astillero en la década de los 1840s.

Los dignatarios de este Congreso fueron:

Presidente: Sr. José Modesto Larrea; vicepresidente: Dr. José Cornelio Valencia; secretarios: Dr. Mariano Miño y Dr. José María de Salazar.^{P1/39}

Congreso ordinario de 1832

Se reunió en Quito del 25 de septiembre al 13 de noviembre.

En este Congreso se presentó una marcada oposición al presidente Flores, la cual fue neutralizada por su habilidad política. Sin embargo, no se resolvieron los problemas subyacentes y comenzó a sentirse un resentimiento contra "el militarismo extranjero".

El poder ejecutivo emitió el siguiente decreto: Se arregla el suministro de bagajes.

Entre los dos poderes se emitieron las siguientes leyes: Se suprime las comandancias generales de armas y militares; se restablece decreto del 1 de agosto de 1829 que prohíbe importar algunos efectos extranjeros por los puertos del Sur; **se cambia de nombre al establecimiento de la marina militar por el de Departamento Marítimo del Ecuador y se fija su jurisdicción y funcionarios** (en la clave de legislación se registra esto como: "*Establece en Guayaquil un departamento marítimo*"); se considera como "reformados" a los militares sin colocación (incluye a los de Marina).

A fines del año 1831 y comienzos del año 1832 comenzó una disputa con el Departamento del Centro, esto es la Nueva Granada, sobre el límite fronterizo entre los dos "estados". La situación llegó a enfrentamientos armados y fue necesario aumentar el ejército con la milicia de la capital. El 16 de marzo el Gobierno se había visto obligado a circular una orden por la cual los jefes y oficiales sin destino efectivo sólo podían percibir de sueldo la 3° parte de lo que percibían hasta esa fecha. Los únicos exentos eran los inválidos sin otra fuente de ingreso. Estos enfrentamientos fronterizos tuvieron una solución diplomática, pero el problema de fondo no fue resuelto y causaría más enfrentamientos en años posteriores.^{P1/46}

Prohibición de importar por puertos del Sur algunos efectos extranjeros

La importación de algunos productos extranjeros constituía una seria competencia para manufacturas del interior, por lo tanto y para evitar efectos negativos sobre la economía de esa zona, se dictó la siguiente ley:

"LEY

Restableciendo el decreto del Libertador Presidente dado en Guayaquil á 1º de agosto de 1829, sobre prohibición de importar por los puertos del Súr, algunos efectos extranjeros.

El Congreso constitucional del Estado del Ecuador.

CONSIDERANDO:

Que la introducción de efectos extranjeros equivalente á los que se manufacuran en el país, destruye enteramente la riqueza nacional,

DECRETA:

1. *Se restablece á su puntual observancia el decreto del Presidente Libertador expedido en Guayaquil á 1º de agosto de 1829, por lo que se prohíbe la introducción de algunos efectos por los puertos del Súr.*
2. *Los términos que en él se prefijan se empezarán á contar desde el dia de la publicación de la presente".*

La ley recibió el ejecútese el 3 de noviembre de 1832.^{P1/47}

Sin embargo, y como vemos en el texto, no se fijó, ni se proveyó para fijar, el listado de los efectos prohibidos, lo que se prestaba a la fijación arbitraria de un listado por parte de los interesados. Por otro lado, no se tomó en cuenta las consecuencias que este decreto tendría sobre los comerciantes de los puertos y sobre el precio de esos "efectos" en ciudades costeras distantes de los puntos de producción en el interior. No olvidemos aquí la máxima, repetida en tiempos coloniales durante el Virreinato de Nueva Granada, en el sentido de que para los pueblos costeros del Ecuador era más fácil la comunicación con Callao y Lima en el Virreinato del Perú, que con Santa Fe de Bogotá (en el interior), su propia capital. Estas prohibiciones de importación fueron objeto de un constante juego de intereses a través de la historia republicana.

Cambio de nombre de la Marina y fijando su jurisdicción y su personal

La ley cambiando la denominación de la "Marina militar" en el puerto de Guayaquil a la de "Departamento Marítimo del Ecuador" y fijando su jurisdicción y funcionarios podría considerarse como el cumplimiento parcial (porque sólo cubría la de Guayaquil, aunque era la única) y tardío, de la excitativa del Congreso de 1831 al poder ejecutivo para que arreglara provisionalmente la Marina Militar.^{P1/44}

Veamos los considerandos de esa ley:

- El nombre vigente era de "Apostadero de Guayaquil" y se razonaba que como ya no dependía de otro departamento marítimo, debía variar su denominación.
- Era importante fijar el número de empleados que debían servir las dependencias de la marina.

En base a esos considerandos, el Congreso decretó lo siguiente:

- El nuevo nombre será "Departamento Marítimo del Ecuador".
- Su jurisdicción será desde el río Tumbes por el Sur hasta "*los límites que por el Norte señalen los tratados, que han de celebrarse con el Estado de la Nueva Granada*". ¡He aquí una de las barbaridades que nos trajeron futuras disputas territoriales!
- El mando del Departamento lo tendrá un General de Marina o Capitán de Navío, bajo la denominación de Comandante General con las prerrogativas y responsabilidad que le designan las Ordenanzas Generales de la Armada (aquí vemos una aplicación práctica de las ordenanzas españolas vigentes en la República). Nótese que no se utilizaba el rango de Almirante sino de General de Marina.
- Se tomaba previsión para que en el caso de que se nombrara Comandante de Armas del Departamento, con grado de General o Coronel del Ejército, éste reuniera también el cargo de Comandante General (de marina).
- Se nombraría a un Capitán de Fragata como encargado de las oficinas de mayoría y secretaría, con las atribuciones que las Ordenanzas dan a los mayores de departamento marítimo.
- Se mantendría el Arsenal con el personal que tenía al momento.
- El Sub-inspector del Arsenal (el empleado de mayor rango de esa dependencia al momento), ejercería también las funciones de Capitán del Puerto.
- Las raciones de la Armada sólo estarían disponibles sin costo para los oficiales embarcados.
- Se eliminó la gratificación para los oficiales embarcados en buques que tengan menos de la mitad de su dotación autorizada.
- Se aplicaría a los oficiales sueltos y sin destino las reformas hechas para el ejército y la ley de retiros del 27 de octubre de ese año.
- Los jefes y oficiales de la Armada que tuvieran aptitudes conforme a los Arts. 24 y 32 del Tratado 2º Título 2º y Art. 88 del Tratado 2º Título 3º de las Ordenanzas de la Armada serán agregados al Estado Mayor General, en las secciones de artillería, de marina y topografía.
- Para empleos efectivos o ascensos observará el Gobierno estrictamente lo que previenen las Ordenanzas, por razón de ser éste un "*cuerpo facultativo*". Esta es una nota muy interesante, pues el término tiene que considerárselo en su 5º acepción que dice claramente: "Especializado, técnico, y es que el personal al servicio de la Armada tenía que tener ciertas cualidades especiales".
- De darse un aumento en el número de buques de guerra, se empleará en ellos los oficiales en tierra y los "*reformados*", esto es los que están sin destino.
- Los oficiales en lista de desembarcados y los en buques desarmados eran requeridos de asistir durante dos días a la semana a "conferencias" sobre materias facultativas, esto es, a recibir instrucción. Si algún oficial en esa lista

faltaba injustificadamente a las conferencias, el Comandante General debía informar a sus superiores, pues esa falta era grave.
Esta ley recibió el ejecútese el 3 de noviembre de 1832.^{P1/48}

Los dignatarios de este Congreso Unicameral fueron: presidente, Sr. Salvador Ortega; vicepresidente, Dr. Pablo Vásconez; secretario, Dr. Mariano Miño.^{P1/39}

Congreso de 1833

Se instaló el 10 de septiembre y se clausuró el 29 de octubre. La clausura del Congreso fue precipitada debido a la insurrección de Guayaquil, liderada por el Gral. Mena y Vicente Rocafuerte, luego de su destitución como representante al Congreso.

Este Congreso fue dócil al presidente Flores pero sembró un terrible descontento entre la clase política al destituir al representante de Cuenca, Vicente Rocafuerte y al consejero de Estado Pablo Merino, por protestar contra la concesión de facultades extraordinarias al ejecutivo, cuando el Ministerio declaraba que el país estaba en paz.

La legislatura emitió los siguientes decretos: Adición a la ley de 5/11/1832 sobre militares sin colocación; reincorporación del puerto de Santa Rosa a la provincia de Loja y prohibiendo la introducción de efectos extranjeros por puertos del Sur (otro, pues ya se había emitido antes uno similar).

El poder ejecutivo emitió los siguientes decretos: Fijando derechos de importación; se arregla nuevamente el suministro de bagajes;

Entre los dos poderes se emitieron las siguientes leyes: Sobre derechos de importación; se detalla penas para castigar el contrabando;

El puerto y parroquia de Santa Rosa, pertenecientes a Loja desde la creación de la República, habían sido incorporados a la provincia de Guayaquil a raíz de la guerra con Perú, y por medio de decreto legislativo del 16 de octubre se los reincorporó a su jurisdicción original. Sin embargo, al devolverlos, el poder legislativo le quitó a ese puerto la facultad de importar productos extranjeros, dejándolo sólo para cabotaje, ciertamente en perjuicio a la provincia de Loja y su potencial agro exportador, y como importador de productos manufacturados. Eso se explicaba tal vez por las dificultades que se había tenido con el control de las aduanas en los puertos, lo que obligaba a mantener esta dependencia solamente en Guayaquil, donde había un control más estricto y sujeto a escrutinio permanente de las autoridades.^{P1/49}

El establecimiento de penas para castigar el contrabando, de haberlas hecho respetar y aplicar, tal vez habría sembrado desde el nacimiento de la República una cultura de honestidad en ese campo; mas la ley quedó como letra muerta ya que no se dio a las autoridades competentes los medios para hacerla efectiva.

Los dignatarios de este Congreso Unicameral fueron: presidente, Dr. Francisco de Marcos y Crespo; vicepresidente, Sr. Vicente Ramón Roca; secretarios, Sr. Guillermo Pareja y Dr. José Maya.^{P1/39}

Guayaquil se había sublevado el 12 de octubre y los revolucionarios tenían a sus órdenes la fragata Colombia y buques menores.^{P1/50} Comenzaba la "Guerra de los Chihuahuas". Las tropas del Gobierno recuperaron Guayaquil el 24 de noviembre pero la chispa revolucionaria había encendido la República. El Gobierno de los rebeldes pasó a Puná, donde con la "Colombia" y el "Monteagudo", buque peruano bajo la "protección" del Gobierno revolucionario, impusieron un bloqueo al golfo de Guayaquil.^{P1/51} Los eventos derivados de los desacuerdos en el Congreso de 1833 serían el comienzo de la extraña relación de amor y odio que protagonizaron Vicente Rocafuerte y Juan José Flores hasta la muerte del primero en 1847.

La Revolución Chihuahua culminó con la captura de Rocafuerte y su conciliación con Flores, lo que a su vez trajo una reacción en el interior y la declaratoria de un Gobierno revolucionario en Quito. Flores terminó su mandato el 10 de septiembre de 1834 y dio su respaldo a una jefatura suprema de Rocafuerte. La lucha con los revolucionarios de Quito culminó con la Batalla de Miñarica, cerca de Ambato, el 19 de enero de 1835.

Una vez vencidos los rebeldes, la jefatura suprema de Rocafuerte tomó control de todo el territorio y, como acto democrático, convocó a Convención Constitucional en la ciudad de Ambato. Rocafuerte gobernó como jefe supremo hasta el 8 de agosto de 1835, en que asumió el poder como presidente constitucional.

La República del Ecuador

Convención de 1835 (Convención de Ambato)

La Revolución Chihuahua asistió el golpe de gracia a la configuración política del Estado del Ecuador en la República de Colombia y abrió las puertas a una nación políticamente independiente de hecho, de derecho y de nombre.

Sobre la fecha en que se instaló la Convención Constitucional de Ambato encontramos información contradictoria. Los recopiladores Serrano, Andrade y Yépez tienen distintas fechas: 1º de julio, 1º de junio y 22 de junio en el mismo orden. Todos coinciden en que su clausura fue el 22 de agosto. En todo caso, nos ocuparemos de lo actuado por la Convención en relación a los temas que nos interesan.

La Convención emitió los siguientes decretos: La libre exportación de frutos, por dos años, en buques fabricados en el astillero de Guayaquil; se organiza el Ejército (Ley Orgánica); los buques deben presentar registros antes de ser autorizados a desembarcar; se permite la entrada de buques mercantes con bandera española; se

establece el estanco de la sal. También se emitió la Ley de Régimen Político y Económico de las provincias, y la 2º Constitución.^{P1/37}

Los dignatarios de esta Convención fueron: presidente, José Joaquín de Olmedo; vicepresidente, Pedro José de Arteta; secretarios: José Jerves e Ignacio Holguín.

La organización política del Ecuador cambió, eliminándose los departamentos y quedando solamente las provincias, administradas por un gobernador.

Proyecto de Ley que Arregla la Fuerza Marítima

En esta Convención se dio una situación curiosa en cuanto a la consideración de un "proyecto de ley que arregla la fuerza marítima". Tomaremos las discusiones desde la 2º que se inició en la sesión del 5 de agosto de 1835 en la noche. Dice el acta: "*Siguió en el orden del día la segunda discusión del proyecto de ley que arregla la fuerza marítima; y habiendo pasado sus artículos 1º y 2º sin que se hiciese observación alguna, al 3º indicó el Sr. Pareja, que debían variarse las graduaciones de los Jefes y oficiales, por ser contrarias á la práctica generalmente recibida, y el Señor Tola hizo observaciones en apoyo de esta indicación. Continuando la lectura, pasaron como estaban los artículos 4º, 5º y 6º, y al §. Único de éste, observó el Señor Armero que debía modificarse y expresarse en otros términos, por no ser presumible que hubiese oficiales en la Marina que no pudiesen servir para escribientes. Leído el art. 7º, indicó el señor Tola que debe suspenderse hasta que se arregle el sistema de contabilidad. Leídos los demás artículos del proyecto, pasaron todos á tercera discusión, sin que se les hubiese puesto reparo alguno*".^{P1/52} Las negritas puestas por nosotros nos indican mucha confusión en el manejo de los órdenes de día y actas, como veremos a continuación:

En el acta de la sesión del 13 de agosto ha quedado registrado lo siguiente: "*Tuvo la segunda discusión y pasó a tercera el proyecto que arregla la fuerza marítima*".

^{P1/53}

Y, en el acta de la sesión del sábado 18 de agosto por la mañana dice: "*Se examinó también en segunda discusión el proyecto de la ley orgánica de marina; y después de varias y fundadas observaciones que se hicieron, propuso el Señor Pareja, con apoyo del Señor Uscátegui, que el proyecto de ley que arregla la marina quede sobre la mesa, y que se autorice al Ejecutivo para la organización, con calidad de someterla á la próxima legislatura. Votada esta proposición, fue aprobada*".^{P1/54} Para todo efecto práctico, esta ley llegó a tener una 5º discusión.

Si consideramos que los artículos fueron discutidos y aparte de las observaciones registradas los demás artículos fueron aprobados, la **tercera** (en realidad 5º) discusión se debía de haber llevado a cabo sin mayor contratiempo y la ley debía haber sido aprobada. Algo pasó que no quedó registrado en las actas y dió al traste con el trabajo de la Convención en cuanto a esta ley. Lastimosamente, en las actas no se registró las "*varias y fundadas observaciones*" hechas en la sesión del 18 de

agosto y por tanto no sabemos las motivaciones para dejar en suspenso esta ley que, por cierto, afectó gravemente una importante actividad para la defensa territorial, así como del comercio marítimo y el control del contrabando. ¿O es que tal vez la situación fue orquestada para que la marina quedara en el aire y así satisfacer intereses creados?

Necesidad de presentación de registros

Habían problemas de control en la Aduana de Guayaquil sobre los buques que descargaban sin haber presentado registros y por ello la Convención emitió el siguiente decreto:

"DECRETO

Sobre que todos los buques que entren en el puerto de Guayaquil conduciendo efectos de comercio no puedan descargarlos sin presentar los registros.

LA CONVENCIÓN DEL ECUADOR Considerando:

Que la libertad que tienen los buques mercantes para importar cargamentos en la aduana de Guayaquil, bajo de manifiestos, que no los acreditan con la exactitud que corresponde, causa perjuicios al erario público,

DECRETA:

1. *Todos los barcos que entren en el puerto de Guayaquil conduciendo efectos de comercio, no podrán descargarlos, é introducirlos á la aduana sin presentar los registros, que sacan de los puertos de su procedencia, i solo sobre este documento se hará el cotejo i deducción de derechos para su libre expendio en la plaza.*
2. *Esta disposicion tendrá lugar despues de tres meses para los buques procedentes de puertos del Pacífico, de seis meses para los demas de América, i nueve para los procedentes directamente de Europa".^{P1/55}*

Este decreto recibió el ejecútese del Presidente el 25 de agosto de 1835.

Ciertamente este era un paso muy necesario para la regulación del comercio, los impuestos aduaneros y el control del contrabando.

Se admiten en el puerto de Guayaquil buques mercantes con bandera española

Para este año la realidad comercial ya se había sobrepuerto a los resentimientos motivados por la independencia, y predominaba una visión pragmática frente a las relaciones entre las dos naciones. España, como metrópoli colonial, había sido el principal socio comercial del Ecuador y era menester comenzar a regularizar las relaciones, comenzando por la más práctica, que era la comercial.

El decreto de la Convención, aprobado por el ejecutivo el 26 de agosto, constaba de un solo artículo que decía: "Se admiten en el puerto de Guayaquil todos los buques que vengan con bandera mercante española, i pagarán los mismos derechos señalados á los buques extranjeros ultramarinos de Europa".^{P1/55}

Un decreto muy simple, pero con importantes efectos sobre la importación y exportación de productos y manufacturas.

Se estanca la sal por decreto ejecutivo

La sal era un producto esencial para los consumidores y el Gobierno determinó la necesidad de monopolizar su venta para beneficio del erario nacional. El decreto de la convención, sancionado por el Presidente el 27 de agosto, constaba apenas de siete artículos, pero muy bien elaborados, por lo que, debidamente aplicados y con el control adecuado, la sal se convertiría en una importante fuente de ingreso para el Tesoro.^{P1/56}

Protección para el astillero de Guayaquil

La decadencia del astillero estaba muy clara para aquellos vinculados con la navegación y el comercio y se trató de beneficiarlo dando privilegios a los buques construidos en él.

"DECRETO

Declarando que los frutos del pais, que se esporten en buques fabricados en el astillero de Guayaquil, sean libres de derechos de salida por dos años.

LA CONVENCIÓN DEL ECUADOR

Considerando:

La decadencia que padece la construcción de buques en el astillero de Guayaquil, que en otros tiempos ha sido uno de los ramos mas esenciales de riqueza de aquel distrito, i siendo necesario é interesante hacerlo revivir en beneficio del comercio i del Estado, ha venido en decretar, i

Decreta:

1. *Todos los frutos i producciones del pais, que se esporten en buques fabricados en el astillero de Guayaquil, por cuenta, costo i propiedad de sus dueños, serán libres de los derechos de salida por el término de dos años, i tambien de los de puerto.*
2. *Este privilegio se entiende por el término de un año á los buques extranjeros que se carenen en el mismo astillero, siempre que los gastos de la carena asciendan á la mitad del valor del buque.*
3. *Todos los objetos que se introduzcan determinadamente para la construcción y carena de barcos en el expresado astillero serán libres de los derechos de*

importacion, i tambien lo será del de toneladas el que entre en el puerto con destino á carenarse, siempre que la obra exceda de mil pesos de gasto.

4. *Los buques extranjeros que se vendan en la República pagarán el mismo derecho impuesto á los artefactos extranjeros, exceptuándose solo aquellos que se vendan por condena para no poder navegar".*

Este decreto fue sancionado por el poder ejecutivo el 28 de agosto de 1835, pero si bien tuvo algo de efecto en la construcción y carena de buques, no fue determinante para cambiar la suerte del astillero.^{P1/57}

El 13 de octubre el Gobernador de Guayaquil dictó una disposición reglamentaria con el fin de evitar una mala aplicación de los privilegios dados a buques construidos o carenados en el astillero de Guayaquil, debiéndose obtener un permiso previo a la construcción o a la carena.^{P1/58}

Ley de régimen político de las provincias

Lo más notable de esta ley era la forma de designar gobernador de las provincias. En principio, la Asamblea Electoral debía presentar una terna al poder ejecutivo, pero si este la rechazaba, el Concejo Municipal de la cabecera provincial tenía facultad de rehacer la terna. De esta forma, teóricamente el Gobernador tenía una cierta calidad representativa de los habitantes de la provincia,^{P1/58} pero en la práctica nadie llegaría a ese puesto sin la aprobación y el beneplácito del ejecutivo.

El poder ejecutivo emitió una resolución especial el 4 de noviembre prohibiendo al Gobernador de Guayaquil contraer préstamos o hacer compras para el Estado, incluyendo armas, útiles y otros, al menos que de cuenta anticipadamente al Gobierno y éste lo autorice.

Prohibición de exportar la paja toquilla

Este fue uno de los recursos más mal aprovechados de los que producía la costa. La paja toquilla y, en menor grado, la paja mocora eran sacadas de contrabando por las costas de Manabí, Guayas y Esmeraldas, y se la transportaba a Paita, donde se la procesaba y manufacturaba, con la pérdida del valor agregado para el país. Esta prohibición quería fomentar la producción de manufacturas de paja pero no se hizo nada por legislar o regular ese fomento. Por otro lado, esta ley sería, como muchas otras, letra muerta por falta de medios para hacerla respetar. Los buques nacionales permanecían anclados la mayor parte del tiempo por falta de recursos para realizar cruceros. Esta ley fue sancionada el 16 de agosto.^{P1/58}

Ley Orgánica del Ejército

Para todo efecto práctico, esta era una Ley Orgánica Militar, teniendo gran similitud con la homónima de 1837 que veremos más adelante. Esta ley, sancionada el 25 de agosto de 1835, determinaba "el pie de fuerza del Ejército en paz o en

guerra". En su Art. 2° dice: "*La fuerza armada se divide en terrestre y marítima. Esta ultima se organizará por medio de una ley particular*". Sin embargo, en algunos puntos de orden general esta Ley Orgánica del Ejército era también aplicable a la Marina, como los artículos siguientes:

El Art. 23° nos aclara lo que son las *letras de cuartel y de retiro*, términos que encontraremos frecuentemente en esta historia y que por lo tanto conviene conocer. Los jefes y oficiales sin destino efectivo en el Ejército o la Marina estaban en una situación de retiro con pensión. Se estableció una diferencia en la nomenclatura para diferenciar también los rangos, de tal forma que los generales y coroneles gozaban de letras de cuartel, mientras que de teniente coronel hasta subtenientes o alférez se consideraban en goce de letras de retiro. El tiempo de servicio activo también tenía su importancia y el Art. 24° establecía la fracción del sueldo de la clase que correspondía de acuerdo a los años de servicio.

Todos los jefes y oficiales en goce de letras tenían derecho de ejercer su profesión o trabajar en lo que quisieran, sujetos eso sí a ser llamados en cualquier momento al servicio activo.^{P1/58}

Ley que Arregla la Milicia Nacional

Cuando se "arregló" la milicia, se estableció que esta se componía de "*infantería y caballería*" olvidándose de la milicia marinera.

En esta ley sólo se tomó en cuenta los intereses del Ejército, mas no los de la Marina, por lo cual sólo se legisló para la formación de milicias de infantería y caballería. Puede decirse que la Marina era especializada, así como la artillería, y por tanto se debían de abastecer de personal más calificado. En todo caso, más adelante sí se tomó en cuenta las necesidades de la Marina y se estableció una milicia marinera en los cantones costeros de la provincia de Guayaquil.

También emitió una resolución referente a la inclusión de extranjeros residentes en las milicias, una decisión que traería problemas con los Gobiernos peruano y neo granadino a futuro.

La Constitución de 1835

La Constitución, aprobada el 13 de agosto de 1835 daba al Presidente las siguientes atribuciones: Lit. 11° del Art. 62: "*Expedir por sí solo patentes de navegación, y conceder las de corso, cuando se haya declarado la guerra por el Congreso*". Lit. 12° del Art. 62: "*Nombrar los demás empleados civiles, militares y de hacienda*". Lit. 16° del Art. 62: "*Declarar la guerra previo decreto del Congreso*". Y dentro de las facultades extraordinarias contempladas en el Art. 65 estaba como la 1° "*La de aumentar el ejército*". Que en este caso se refería en realidad a la "Fuerza Armada" y por lo tanto incluía a la Marina. Este es un típico caso de mal uso de términos, lo que se prestaba a malas interpretaciones.

En cuanto al Consejo de Gobierno, se facultaba al último ex presidente de la República para concurrir a sus sesiones con voz y voto, facultad que ejercería Rocafuerte más adelante.

El Título X de la Constitución estaba dedicado a la Fuerza Armada. El Art. 85 dice: "*Para la defensa exterior del Estado y conservación del orden interior, habrá una fuerza militar nacional permanente de mar y tierra*". Luego indica que habrá además milicias cívicas en cada provincia y que una ley (que ya vimos más arriba) arreglará esas fuerzas.^{P1/59}

Datos varios y otros eventos ocurridos en 1835

La guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana

El poder legislativo del Perú había tomado una resolución que fue promulgada el 5 de noviembre de 1833 en la cual, entre otras disposiciones, se creaban como "puertos de depósito" los de Callao, Arica y Paita. Esta resolución no agrado al Gobierno chileno, pues afectaría a Valparaíso, hasta entonces el único puerto de depósito del Pacífico Sur americano. El 20 de enero de 1835, en Santiago, los chilenos lograron que el representante peruano acepte un tratado de amistad, comercio y navegación que eliminaba esos puertos como de depósito. Sin embargo, el presidente Orbegoso, del Perú, desconoció el tratado, lo que causó que Chile iniciara la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana. Tenemos entonces el caso de una prolongada guerra, que se originó principalmente por intereses comerciales, con gravísimas consecuencias que llevarían a la disolución de la Confederación.^{P1/60}

Vicente Rocafuerte en su período constitucional

Van Aken, en su libro "El Rey de la Noche", sintetiza la actitud del presidente Rocafuerte hacia su función como gobernante: "*Rocafuerte se veía a sí mismo como campeón de 'la gloriosa lucha por los principios liberales' contra todo lo que era 'atrasado,' 'feudal' y 'gótico.' Trató de remodelar la sociedad colonial del Ecuador de acuerdo con 'las luces del siglo,' como le gustaba decir, y de modernizar la sociedad por la imitación selectiva de las instituciones de las principales naciones del mundo*".^{P1/61} Ciertamente, los efectos de la dinamia de Rocafuerte se sentirían por mucho tiempo y muchos de su afanes se concretarían recién algunos años después, cuando era gobernador de Guayaquil. Lastimosamente, sus esfuerzos se vieron truncados por eventos impredecibles, como la fiebre amarilla.

Rocafuerte también tenía interés de abrir el comercio, lo que queda demostrado con el decreto legislativo, promovido por el Presidente, para permitir la entrada de buques mercantes españoles cuando aún esa nación no reconocía la existencia legal del Ecuador. Van aken nuevamente sintetiza muy bien la política de Rocafuerte: "Si

bien era importante establecer relaciones diplomáticas y comerciales con las naciones marítimas más poderosas, los intrincados problemas internacionales existentes con los vecinos del Ecuador, Nueva Granada y el Perú, superaban en importancia, por el peligro de guerra, todos los demás esfuerzos diplomáticos de Rocafuerte. Las fronteras que aún estaban por fijar, las ambiciones territoriales, las intrigas de los refugiados políticos, y una serie de complotos internacionales produjeron serias tensiones entre las naciones andinas en esa época. Rocafuerte, que tenía tendencia a actuar impulsiva e intemperantemente al tratar con sus conciudadanos, actuó con prudencia y reserva al buscar relaciones amistosas con los países vecinos".^{P1/62 y P1/63} El constante estado de agitación con los vecinos más cercanos fue, tanto para el Ecuador como para ellos mismos, un freno a su desarrollo comercial. En ese, como en muchos otros casos, primó siempre la pasión, antes que la lógica.

Rocafuerte, conocido por su falta de tacto, puso tensión en sus relaciones, por ahora en buenos términos, con el general Flores durante la elección presidencial. En la votación, el general sacó 8 votos y él quería que Rocafuerte reconociera esto como una fuerza de su poder político, pero Rocafuerte, lejos de alagar al benefactor que le había perdonado la vida y elevado al solio presidencial, consideró esa muestra de poder como "una torpeza de esos diputados".^{P1/64} Flores, siempre medido en sus actos políticos y conciliador no insistió, pero ciertamente recordaría ese gesto poco generoso de Rocafuerte.

Es designado el Gobernador de la provincia de Guayaquil

Vicente Ramón Roca había sido designado como Prefecto de Guayaquil el 13 de noviembre de 1833 y continuó como tal hasta el 29 de agosto de 1835. Ya en vigencia los cambios en el régimen administrativo provincial, fue designado, el 30 de agosto, como gobernador de la provincia de Guayaquil. En su afán de servir mejor al puerto, entregó al recaudador de los derechos del malecón una tarifa que le serviría de guía para la recaudación de ese derecho que se había instaurado para la construcción de muro y puertos (escaleras) a lo largo del malecón de ciudad nueva.
^{P1/65}

Datos estadísticos y de interés general

Distancias desde Guayaquil

Equivalentes: Legua marina = 5.555 metros. Legua terrestre = 5.572 metros

De Guayaquil a:	Leguas por agua:	Leguas por tierra:
Daule	14	7
Santa Lucía	23	11
Balzar	50	25
Bodegas (Babahoyo)	18	-
Baba	13	-
Palenque	24	-
Vinces	22	-

Sabaneta	21	-
Caracol	22	-
Pueblo Viejo	24	-
Pimocha	15	-
Samborondón	7	-
Yaguachi	7	4
Milagro	8	5
Naranjal (Puerto de Bola o Boca de)	19	-
Balao	20	-
Machala	25	-
Puná	14	-
Chongón	-	9
Morro	14	21
Santa Elena (La Ballenita)	48	30
Chanduy	24	31
Colonche	-	30

Esta muy interesante tabla nos da una idea muy clara de que la provincia de Guayaquil era eminentemente fluvial y marítima. Veamos la estadística:

Tenemos 24 destinos principales en la provincia (incluyendo a Guayaquil). 22 de ellos son accesibles por vía acuática. 2 de ellos son accesibles sólo por vía terrestre. 13 de ellos son accesibles sólo por vía acuática. 9 de ellos son accesibles por ambas vías.

Como vimos arriba, la cabecera del Cantón Babahoyo se denominaba "Bodegas" al igual que "Babahoyo", lo que se debe a que en ese sitio se ubicaron las bodegas de la Real Hacienda, que servían para el control y pago de derechos del abasto de productos, tanto de entrada como de salida, así como de y hacia la sierra y la costa. Babahoyo era el punto de inicio del camino de verano hacia Guaranda, Riobamba, Ambato, Latacunga y Quito.

Buques que han salido del puerto de Guayaquil en 1835

Una total de 185 buques, con los siguientes destinos:

De Guayaquil a:	Número de buques:	Total:
Puertos de España	8	
Burdeos	1	
Marsella	1	
Costas de México	17	
Valparaíso	21	
Norte América	6	
San Tomás	1	
Centro América	10	
Panamá	8	
Chocó	6	
Callao	15	
Paita	40	
Otros puertos del Perú	12	
Manabí	22	
Santa Elena (Las Salinas y La Ballenita)	14	
Isla Floreana	2	185 buques

Más adelante señala el recopilador que "*En el presente año ha habido 276 entradas de buques en este puerto*", y explica así la diferencia de 91 buques que hay entre las entradas y salidas: "*La notable diferencia que se advierte entre el número de buques que han entrado al puerto, y los que han salido, no solo consiste, en los que estaban en la ria al fin del año, sino que en la razon de los que han salido se omitió expresar los que no habian tomado carga en el puerto, y salieron de vacio, ó con reembarcos*".^{P1/66}

Ese año se importó un total de 1'120.557,4 pesos y se exportó 919.006,2 pesos, con un déficit de 201.551,2 pesos.

El estanco de la sal de Santa Elena produjo 39.976,4 pesos por 5.321 fanegas.

Año de 1836

Decretos del poder ejecutivo

En enero el Presidente, consciente de que el exceso de los derechos de Aduana tiende a fomentar el contrabando, y a falta de Congreso para dictar una ley, decretó una reducción a 3/5 de los derechos establecidos en ley de 1833. También dejó sin efecto una ley de 1830 que regulaba la Aduana de Loja.^{P1/67}

Reglamento de las costas (Guardacostas)

El 15 de abril el Presidente dió un decreto que reglamentaba las costas con el fin de impedir y castigar el contrabando marítimo. Este decreto se sometería a la próxima legislatura, pues tenía carácter de ley. Es un extenso decreto de 30 artículos que aparte de reglamentar las costas, crea un cuerpo de guardacostas, aunque no de manera concreta, pues simplemente le asigna esa función a dos buques de guerra y a embarcaciones menores. La intención era muy buena, pero el decreto adolecía de una falla común a muchos que hasta ahora se emitían, y del olvido del ejecutivo en cuanto a que no se había "arreglado la Marina" y por lo tanto esta fuerza se encontraba debilitada. La falla, fatal al punto que impedía la ejecución del decreto, era su falta de financiación. Si bien se asigna las funciones a los dos buques mayores y a los menores, y se regula que deben informar cada cierto tiempo y abastecerse de sus raciones, no se les proveyeron los medios económicos. La realidad es que la Marina no contaba con suficientes recursos para su funcionamiento básico y sus buques permanecían fondeados y en franco deterioro. En esa circunstancia, y sin fuentes de ingresos adicionales, mal podía mantenerse a los buques en crucero de manera permanente. Este decreto fue uno más de aquellos que se dictan incompletos y sin la intención de que en realidad se cumplan.^{P1/68}

En noviembre 21 el Ministro de Guerra y Marina pasa una circular a los comandantes de armas sobre la forma en que se debían pasar los estados de las *listas de revista de comisario*, con el fin de establecer un mejor control contable de

los gastos militares. En la Comandancia de Armas de Guayaquil se incluía la Marina.^{P1/69}

La goleta "Diligencia" es incorporada a la Marina

Este buque figurará prominentemente en nuestra historia y por lo tanto debemos conocer lo posible sobre él. Citamos del texto del libro "Buques y personajes" del capitán de fragata (sp) Mariano Sánchez Bravo: "*Adquirida en el año 1836; el 5 de abril se dispone que a más de la oficialidad deberá ser tripulada por 4 marineros de primera clase, 8 de segunda, guarnición de 11 hombres, que la mitad de los marineros de segunda deben ser indígenas del Morro o de la Punta de Santa Elena. En diciembre de 1837 tiene su velamen en inútil estado de conservación por lo que se dificulta el poder salir a navegar. En aquel año la Escuadra consistía de tres goletas: 'Gracia del Guayas,' 'Guayaquileña' y 'Diligencia.' En 1839 y aún más en 1840 la Armada contaba solamente con la goleta 'Diligencia' y con 29 hombres entre Oficiales y Tripulantes*".^{P1/70}

Este buque era muy pequeño y en realidad se hacía prodigios con él en las misiones que se le asignaban. Sus medidas eran: Quilla limpia: 50'; Eslora: 55'; Manga: 14'; Puntal: 5'; Arqueo: 40 ½ toneladas.^{P1/71}

La barca de S. M. B. "Sulphur" y su misión cartográfica y científica

Con el desarrollo del comercio marítimo mundial se hacía más necesario contar con cartas de navegación más exactas para la seguridad de los buques de la Marina Inglesa, y por ello el Almirantazgo envió en misión científica y cartográfica a este buque, dotado de una tripulación experimentada y con un equipo científico a bordo. La "Sulphur" vino hasta Ecuador como parte de su itinerario y permaneció en Guayaquil el tiempo necesario para cumplir con su misión.^{P1/72} De esta visita resultan las primeras cartas náuticas detalladas y con sondajes de la costa americana del Pacífico y del río Guayas. Las cartas fueron publicadas en 1847, tiempo lógico si tomamos en cuenta que la misión de la "Sulphur" se extendió desde 1835 hasta 1842, en que retornó a Inglaterra. Las cartas náuticas de esta zona, publicadas por el Almirantazgo británico, fueron de gran utilidad para los navegantes y ayudaron a dar mayor seguridad a la navegación.

Cierto es que ya existían cartas de navegación desde hacía mucho tiempo, pero el método técnico aplicado por los ingleses las hacía mucho más precisas y confiables que las españolas y las elaboradas por marinos particulares como Clipperton.

Creemos que fue a raíz de esta visita que el presidente Rocafuerte comenzó a manifestar la idea de colocar un faro en la isla de Santa Clara o El Muerto. Si bien no hay documentos que lo digan en tantas palabras, fue a partir de la visita de los oficiales de la "Sulphur" que el faro y otros adelantos como el telégrafo eléctrico aparecen en la correspondencia de Rocafuerte.

La "Sulphur" continuó viaje hacia el Norte y cambió de comandante en Panamá,^{P1/73} tomando el mando el capitán Edward Belcher,^{P1/74} que continuó hasta finalizada la misión. Los resultados de la expedición están entre los más importantes del período y no se limitaron a la cartografía, sino que se extendieron a la botánica y la zoología. La "Sulphur" era una barca de 1830 toneladas y llevaba 8 cañones para su protección. No era un barco de línea sino más bien un mercante adaptado para la misión científica. Sin embargo, eso no le impidió dar apoyo a las fuerzas británicas mientras estuvo en la costa occidental del Pacífico.^{P1/75}

El resultado práctico inmediato de la visita en el Ecuador de la "Sulphur" fue una orden dada por el presidente Rocafuerte al Gral. de Marina Leonardo Stagg, a quien él consideraba como el marino más experimentado en el país, pero que al momento desempeñaba las funciones de comandante general del Distrito de Quito. En octubre de 1836 Rocafuerte ordena a Stagg que elabore un proyecto de obras necesarias para dar seguridad a la navegación, el que incluiría un faro, un telégrafo y una estación de prácticos en la isla de Santa Clara, con las facilidades complementarias. El proyecto como tal nunca se ejecutó y parecería que el Gral. Stagg ni siquiera lo presentó. De lo ordenado por Rocafuerte, sólo el faro se instalaría, cinco años después.^{P1/76}

Congreso de 1837 – Nuevo arancel de Aduana, entre otras leyes

El 3 de enero se reúne un Congreso Extraordinario que da paso, el 15 del mismo mes, al Cuarto Congreso Ordinario, que concluyó el 14 de abril.

El Congreso fue bicameral y fueron sus dignatarios los siguientes: Senado: presidente, Gral. Juan José Flores; vicepresidente: Dr. Francisco de Marcos; secretario: Sr. Angel Tola. Cámara de Diputados: presidente: Dr. José María de Santistevan; vicepresidente: Sr. Antonio Pallares; secretario: Sr. M. Ignacio Pareja.
^{P1/39}

A. B. Serrano, recopilador de la Legislación Ecuatoriana, tiene esto que decir sobre el Congreso de 1837: "*El día 3 de enero de 1837 se reúne un Congreso extraordinario y el 15 del mismo da principio á sus sesiones el cuarto Congreso ordinario, actuando como Presidente del Senado Dn. Juan José Flores y de la Cámara de Representantes Dn. José María de Santisteban. Flores se pone á la cabeza de la oposición; consigue que el Presidente destituya á sus Ministros, y que el Secretario de Estado en el ramo de Hacienda - Dn. Francisco E. Tamariz - sea declarado incapaz de servir destinos públicos, por dos años, por el crimen de haber salvado al país de una bancarrota y establecido el crédito nacional autorizando varios decretos que, la prevención del momento, calificó de contrarios á la ley*".^{P1/37} Ciertamente sería un Congreso agitado que sacó a relucir un momento álgido en la variable relación entre Rocafuerte y Flores.

El poder legislativo dictó los siguientes decretos: Se declara insubsistente el del 10 de febrero de 1836 sobre la reducción a 3/5 de los derechos de Aduana; dispone

que se reformen los aranceles de Aduana anualmente; impone penas a los que extraigan de Manabí paja toquilla; se arregla el suministro de bagajes; se arregla el abono de bagajes y arreglo de jornadas; se manda abrir un puerto en Manabí; se fija el sueldo del general en jefe (J. J. Flores).

Los dos poderes emitieron las siguientes leyes: Se arregla el cobro de los derechos de importación; Ley Orgánica Militar; Ley de Conscripción; Ley que Establece el Estanco de Sal; se reglamenta el anterior.^{P1/37} El arancel de importación de 1837 estuvo vigente hasta marzo de 1841.

La Cámara de Diputados trató las siguientes leyes en las fechas indicadas: 3 de marzo: Aprueba la Ley Orgánica Militar. 16 de marzo: Aprueba la Ley del Estanco de Sal y Proyecto de Conscripción Militar. 13 de abril: Dispone que la tercera parte de derechos de importación y exportación se paguen con documentos de la deuda pública. 14 de abril: "*Se concede una facultad sobre navegación al Señor Wulrrahit*".^{P1/79} Por supuesto, se refiere a Wheelwright, pero su nombre está mal escrito.

Informe del Presidente al Congreso

En su informe al Congreso el presidente Rocafuerte tuvo esto que decir sobre la Marina: "*La Marina se encuentra en bastante decadencia, y aunque el Gobierno está muy penetrado de la importancia de su fomento, no ha podido darle todo el impulso que quisiera; el Ministro del ramo os presentará varios proyectos que contribuirán á reanimar su débil existencia y á ponerla en estado de defender nuestras extensas costas y prestar su protección á nuestro comercio*". Las palabras del Presidente son muy claras y nos confirman que el famoso decreto de "Guardacostas" de 1836 fue una legislación inútil por falta de recursos económicos para ponerlo en práctica.^{P1/77}

El Presidente también sugirió, como una reforma que beneficiaría a la Nación, el "*Facultar al Ejecutivo para que pueda admitir al servicio de la República á los oficiales extranjeros que pertenezcan á los cuerpos científicos de marina, de artillería y de ingenieros, con acuerdo del Consejo de Gobierno*".^{P1/76} Esto era lógico por la falta de especialistas en el medio, pero traería problemas con los vecinos del Sur.

Informe de la Comisión de Hacienda al Senado

La Comisión de Hacienda fue la que se encargó de destruir al Secretario de Estado de ese ramo. Veamos parte del informe, en el tema de Aduana que nos interesa, el que nos dará una idea clara de la forma en que acabaron con el Ministro: "*El Sor. Ministro se esfuerza en persuadir que la aduana principal del Ecuador, que es la de Guayaquil, no puede competir con las otras del Pacífico, en razón á su posición geográfica, deduciendo por consecuencia que es indispensable rebajar los derechos para disputar las primacias del comercio marítimo. Para manifestar la equivocación que padece el Sor. Ministro, baste observar, que las ventajas del*

comercio de una nacion, no se calculan por su localidad, sino por la mas, ó menos estimacion de sus productos naturales; no por la cantidad de efectos extranjeros que se importen, sino por el mayor espendio que tengan los nacionales. Si estas son verdades reconocidas por la ciencia económica, no es menos verdadero que los productos de la república no tienen competidores en el Pacifico (...) por lo que no puede tener lugar el temor de que el comercio deje de buscar en nuestros puertos el cacao, suelas, maderas, pitas, sombreros, etc (...) (El Gobierno) se vio en la forzosa necesidad de ocurrir varias veces al patriotismo de los comerciantes de Guayaquil, para buscar unos recursos que ya no se encontraban en las escasas rentas de la naciente república. Aunque aquellos comerciantes, no desconocian que la naturaleza del peligro, que arrogaban de si las circunstancias, esponían sus capitales, con las erogaciones solicitadas, creyeron de su deber, como buenos ciudadanos, prestarse al servicio que se les exigia, y no vasilaron en dar sumas considerables en dinero, telas para vestuarios, víveres y otros elementos de guerra (...) Uno de los derechos que se recauda por las aduanas marinas es el de extracción presunta, que el ministro y otras personas, acaso mal informadas, lo han reputado como gravoso ó innecesario (...) Otra de las reformas convenientes, es la supresión de la ley de 28 de agosto de 1835, que concede privilegios á los buques que se construyan ó carenen en el Astillero de Guayaquil, por que ella ha producido abusos considerables en perjuicio de las rentas. Con este fin se propone á la sabiduría de la cámara el proyecto de ley marcado bajo el nº 5. Las leyes que han reido hasta el dia sobre comercio fraudulento, no lo precavan en todos los casos u medios que se intentan para eludir el pago de los derechos (...) en una costa tan estensa y desamparada, seria muy facil hacer el contrabando, si se permitiese abordar á ella todo buque extranjero, y que este contrabando causaría un notable menoscabo á las entradas de la aduana principal de Guayaquil (...) el contrabando no puede impedirse por sola prohibición escrita de abordar la costa, si no hay un resguardo marítimo y terrestre que lo impida...".^{P1/78}

Y la Comisión también informó sobre la sal de tal manera que el Ministro quedaba muy mal: "Por el régimen que actualmente se observa en la recaudación del impuesto sobre la sal de la república, los ingresos no corresponden á la esperanza del legislador, y se advierte, con bastante escándalo, que los depósitos para el consumo del interior, contienen una escoriaante cantidad de este artículo, que no podrá ser pagado en tres años (...) La ley que se halla en observancia tiene notables faltas (...) La comisión opina que para reorganizar este ramo de ingreso, el gobierno debe tomar por su cuenta, la venta por menor (...) y cortará de raíz, el escandaloso fraude que se ha hecho, á virtud del régimen establecido, y que de otro modo no podrá evitarse".^{P1/78}

Como se puede apreciar claramente, el informe apuntaba hacia el Ministro como responsable de todos los males fiscales que aquejaban a la Nación, y debemos recordar que solamente hemos tocado el tema de aduanas. En los demás departamentos de la Cartera el informe seguía la misma pauta.

El Ministro estaba condenado - o se iba él, o arrastraba al Presidente y al Gobierno consigo.

La Cámara de Diputados resolvió, en su sesión del día 2 de marzo, una 7° reducción al presupuesto en que se incluía a la Marina (quiere decir que se hicieron algunas para tratar de cuadrar el presupuesto), por la cantidad de 3.959 pesos, que se aplicarían a los sueldos sin incluir a los marineros, lo que quiere decir que se limitaban a la oficialidad. Las reducciones se habían aplicado a todo el presupuesto y lo reducido a la Marina era una parte estrictamente proporcional.^{P1/80} Claro que, si antes de la reducción se consideraba a la Marina como en "*bastante decadencia*", según palabras del Presidente, esta reducción aseguraría una mayor decadencia, como en efecto así ocurrió.

En la sesión del 3 de marzo la Cámara aprobó la Ley Orgánica Militar con sólo una modificación en el artículo 30, relacionado con pensiones y años de servicio.^{P1/80}

Se manda abrir puerto mayor en Manabí

Las necesidades de desarrollo de Manabí condujeron a este decreto legislativo del 8 de marzo, que tenía algunas restricciones para no afectar la Aduana de Guayaquil, principal fuente de ingreso del erario público.^{P1/81} La apertura de un puerto mayor en Manabí tenía la intención de abrir esas costas al comercio extranjero, pero circunscrito sólo a esa jurisdicción. Se trataron de establecer normas, como la prohibición de hacer reembarques o transbordos, para impedir que ese puerto se convirtiese en punto de ingreso de contrabando, pero lastimosamente al poco tiempo éste sería de tal magnitud que se vio afectado el ingreso de la Aduana de Guayaquil, creándose así un movimiento en el comercio de Guayaquil para cerrar el puerto mayor de Manabí.

En sesión del 16 de marzo la Cámara aprueba, en 3º discusión, el proyecto de ley sobre Conscripción Militar, con una sola modificación que amplió la edad calificable hasta 30 años si faltaren jóvenes menores de 25.

En sesión del 17 de marzo la Cámara trató en 3º discusión y rechazó un proyecto de Ley sobre Derechos de Exportación que debían pagar los frutos y manufacturas del país. Luego conoció varios proyectos originados en el Senado, entre los que estaban los siguientes: 1.- Autorizando al ejecutivo a celebrar alianzas de amistad y de comercio con Gran Bretaña y Estados Unidos de Norte América; 2.- Sobre derechos de piso, anclaje y baliza para los puertos; y, 3.- Prohibiendo la extracción de paja toquilla de Manabí.^{P1/82} El primero será de especial interés hacia el futuro, pues el ejecutivo celebró las alianzas autorizadas y fueron puestas en efecto. Años después se reclamó al poder ejecutivo por haber puesto en vigencia el de los EE. UU. sin la autorización del Congreso; pero éste sí lo ratificaría, luego de hacer pasar al Presidente por una preocupación.

El 28 de marzo el ejecutivo sancionaba el decreto legislativo que disponía que se reformen anualmente los aranceles o tarifas que sirven para el aforo por las aduanas terrestres y marítimas. Este decreto estaba dirigido a los productos sin un impuesto específico. Esto era beneficioso para el erario, pues permitía reajustar los aranceles de acuerdo con la realidad. Por otro lado, se prestaba a los cambios de aranceles en base a influencias y presiones de interesados.^{P1/83}

En esa misma sesión la Cámara aprobó las insistencias que le había formulado el Senado sobre la Ley Orgánica Militar.^{P1/84}

Se renovan privilegios para buques construidos en Guayaquil

El 29 de marzo el Presidente sancionaba una ley que derogaba parcialmente la del 28 de agosto de 1835 y establecía, con pocas diferencias, los mismos privilegios que otorgaba la derogada, liberando por dos años del derecho de salida y alcabala a los "frutos y producciones que se esporten en buques construidos en el astillero de Guayaquil". Se excluía a los buques carenados en Guayaquil, que gozaban del privilegio anteriormente.^{P1/85}

Siendo la Aduana de Guayaquil una importantísima fuente de ingresos de Tesoro, era necesario mantener su infraestructura física en buen estado para facilitar su trabajo. El edificio de la Aduana estaba muy deteriorado en 1837, por lo que el Congreso emitió un decreto, sancionado por el ejecutivo el cuatro de abril, destinando a las reformas y mejoras del edificio de la Aduana los derechos de piso, anclaje, limpia y baliza de esa misma Aduana marítima. El decreto proveyó para que se aplique el mismo principio en la Aduana de Manabí. Este decreto, sin embargo, tenía la falla de no establecer el tiempo por el que se destinarían esos derechos para estos menesteres.

A los pocos días, el 5 de abril, se emitía un decreto imponiendo penas a los contrabandistas de paja toquilla de Manabí. Las penas eran pecuniarias en cuanto al monto del producto en sí, basado en el precio de venta de la paja, e incluían también multas pecuniarias y hasta confiscación para las embarcaciones y su contenido. Los cargadores también estaban sujetos a multas. El art. 8º de este decreto disponía al ejecutivo "*la salida de un buque de guerra encargado de zelar la costa, é impedir la estracción de paja*". Y como la tentación era tan grande, el art. 9º dice: "*Los empleados de dicho buque (el de guerra) desde la clase de comandante hasta la de marinero, quedarán inclusos en las penas determinadas en el art. 6º*".^{P1/86}

Ley Orgánica Militar

El 7 de abril de 1837 el Presidente sancionó la Ley Orgánica Militar. Esta ley, al igual que la anterior de 1835 (que no llevaba el mismo nombre - Ley Orgánica del Ejército - pero contenía esencialmente lo mismo), indicaba en su art. 2º que "*La*

fuerza armada se divide en terrestre y marítima. Esta última se organizará por medio de una lei particular". Las diferencias con la anterior son tan pocas que bien se podía haber reformado la anterior en vez de emitir una ley completa. Como en el caso anterior, la "*lei particular*" de que habla el art. 2º nunca se dio, quedando otra vez la Marina huérfana de una ley que guíe su destino para cumplir adecuadamente con su deber constitucional.^{P1/87}

Al igual que la ley de 1835, algunos de sus puntos son aplicables a la Marina.

En sesión del 13 de abril de 1837 la Cámara consideró una resolución del Senado en que insiste en que "... *los buques que estaban en las aguas de Guayaquil, al tiempo de publicarse el decreto de 28 de Febrero, paguen los derechos con arreglo á las disposiciones anteriores*". Los derechos habían bajado a partir de la publicación del decreto y los armadores se querían aprovechar de ello para pagar menos. Los Diputados apoyaban ese beneficio, pero los Senadores no concordaron. Los Diputados insistieron en su posición. Los Senadores también habían negado el término concedido en la Cámara para que tengan cumplimiento los nuevos arreglos en los derechos de Aduana. Por más que los Senadores presentes argumentaron el caso, los Diputados prevalecieron con su posición de que "*el término concedido al comercio (para el cumplimiento) sea general*".^{P1/26}

El mismo 13 de abril el poder legislativo decreta que los derechos de importación y exportación se paguen en la tercera parte con documentos de deuda pública. Esto era un mecanismo para asegurar que los importadores contribuyan directamente al pago de esa deuda.^{P1/90}

Los derechos de importación fueron arreglados en su cobro mediante ley del 13 de abril. Este arreglo era un esquema general que dividía las mercaderías en 5 clases que pagaban del 10 al 35 por ciento y estaba por encima del arancel, que era más detallado.^{P1/90}

Se prohíbe la introducción de pólvora, salvo por el Gobierno.

Este interesante decreto del 13 de abril tenía el fin de fomentar la fabricación de pólvora en el país y su artículo 7º disponía el decomiso de todo este producto que estuviera a bordo de cualquier buque que entre a puerto sin que haya sido pedido el producto para el Gobierno. Paradójicamente, sería el mismo Gobierno el que violaría este decreto al primer signo de guerra, comprando pólvora a cualquier buque que viniera al puerto.^{P1/90}

En estos días también se estaba considerando la solicitud de privilegio para la navegación a vapor, pedido por William Wheelwright, lo que ya tratamos en el Capítulo 2 y vimos al comienzo de éste Congreso.

Privilegios para los franceses

El 13 de abril el poder ejecutivo sancionaba un decreto legislativo emitido en los siguientes términos: "Art. Único. Mientras se concluya un nuevo tratado entre el Ecuador i S. M. El Rei de los franceses, los ajentes diplomáticos i consulares de Francia, sus ciudadanos de todas clases, sus buques i mercaderías, gozarán en el Ecuador de todos los privilegios, franquicias é inmunidades acordados ó que se acordaren entre tanto á los de la nacion mas favorecida".^{P1/88}

Administración del ramo de sales (Estanco)

El Gobierno, por mandato de esta ley promulgada el 17 de abril de 1837, tomaba para si el expendio exclusivo de sal al por mayor. Sin embargo, la sal de salinas privadas sería de los productores, quienes recibirían el pago por su producto de acuerdo con las liquidaciones que efectuaría la contaduría mayor del distrito en base al informe de los receptores. La exportación estaba permitida, pero los productores tendrían que pagar el "*derecho de salida*". La sanción para los contrabandistas era energética: Perderían su buque y debían pagar un valor igual al de la venta del producto al aprehensor o al denunciante. Este decreto también reguló la sal de Manabí, sometiéndola a su jurisdicción. La sal blanca de Punta Arenas tenía un régimen especial, permitiendo a sus dueños la extracción y entrega en los depósitos, siendo el producto de la venta dividido en partes iguales entre el dueño y el Gobierno. En las salinas de propiedad nacional se nombró receptores para que sean los encargados de recibir la sal de los indígenas encargados de la producción. Prácticamente toda esta sal era transportada desde los campos de producción en chatas, balsas, bunques, balandras o goletas. La distribución desde las bodegas de estanco se la hacía en chatas, bunques, canoas, balsas y por tierra en recuas, hacia el interior y poblados de la costa con acceso terrestre.^{P1/89}

Una vez emitida la ley, el 10 de junio se decretó un arreglo (reglamento) para el ramo, aclarando y ampliando ciertos artículos. Se puso el ramo a cargo del Administrador de Rentas Internas.^{P1/90}

En la emisión de la ley habría intervenido don Diego Noboa Arteta, defendiendo los intereses que representaba por la propiedad de las salinas de Punta Arenas. Es por eso que vemos los artículos 12 y 23, dedicados a ella. El señor Noboa también representaba la propiedad de unas salinas menores en Boca de Bagre. Curiosamente, ese privilegio dado a los dueños de las salinas de Punta Arenas, la obra pía administrada por el Sr Noboa, no fue reclamado por los otros productores influyentes, como Luzarraga, Ibáñez y Ramos.

El tema de la sal de Punta Arenas se convertiría en un controvertido asunto político en las elecciones de 1849,^{P1/91} por lo que se trajo a colación esta ley, de la que se omitieron algunos artículos en la polémica, con el fin de confundir a la opinión pública. Pero este problema de las salinas de Punta Arenas y su posesión y arriendo

fue una constante en todo el período entre 1840 y 1850, dándose reclamos y soluciones temporales a través de los años. El Sr. Noboa tuvo frecuentes dificultades para cobrar lo que legítimamente se le debía a la obra pía que él administraba, logrando una solución a los problemas, pero sólo hasta ese momento, recién durante su presidencia, en 1850.

Ley Orgánica de Hacienda

El 19 de abril se emitía la Ley Orgánica de Hacienda. En su capítulo 11º trata de las aduanas marítimas y dice en su art. 84: "*En los puertos mayores de la república habilitados por las leyes, habrán aduanas marítimas con el resguardo competente para la recaudación de los derechos, y las entradas, y salidas de todos los frutos y especies que deban pagarlos...*". En el art. 85 se trata de "*puertos de depósito*" lo que era una novedad para el medio, al punto que esta ley no es clara en su definición. Por el tenor de los demás artículos, parecería que el concepto no era el de puerto de depósito internacional, sino más bien a nivel del país solamente.^{P1/90}

Con fecha 10 de junio se dicta un decreto arreglando la ley del 19 de abril. Este arreglo estaba más que nada dedicado a la organización del Resguardo de Aduana. En el art. 5 se establece que en el Resguardo de Aduana de Guayaquil: "*Habrá además un patron y doce bogas para las embarcaciones, destinados al servicio del resguardo, con el sueldo...*" En el art. 6 se establece el personal del Resguardo de Rentas Internas como consistente de: "*un teniente que será el jefe, un ayudante, dos cabos, doce guardas, un patrón y ocho bogas*". El art. 15 establece que: "*Los resguardos de la aduana de Guayaquil y administración de rentas internas de aquella provincia, se prestarán mutuamente los auxilios correspondientes para zelar el contrabando, y aprehenderlo cuando llegue el caso, sea cual fuese el ramo á que corresponda*".^{P1/90} Se ve claramente que desde entonces se daban celos interdepartamentales en los órganos del Estado.

Parece que este arreglo no dotó de suficiente personal a algunos resguardos, por lo tanto, con fecha 1º de julio se decretó un 2º adicional, para dotar del personal y complementar la ley.^{P1/90}

Jaramijó es declarado puerto mayor de Manabí

Con fecha 7 de junio de 1837, mediante decreto legislativo, se declaró a Jaramijó puerto mayor de Manabí en base a la ley del 8 de marzo de ese año y se cerraron todos los otros puertos, caletas, radas, ensenadas y desembarcaderos de la provincia. Por esta razón se eliminó la aduanilla de Montecristi, que servía al puerto de Manta y se abrió una Aduana con dotación completa en el nuevo puerto. También se tomó en el art. 5º las provisiones para la conformación del respectivo Resguardo.^{P1/90}

Otros Acontecimientos en 1837

T. C. Wright es designado Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil

Con fecha 1° de junio de este año se designó al general de división Tomás Carlos Wright Montgomery como comandante general del Distrito (militar) de Guayaquil. Ocuparía este puesto ininterrumpidamente hasta el 7 de marzo de 1845, con períodos cortos de permiso para desempeñar temporalmente otras funciones y por razones de salud. Wright figurará prominentemente en la primera parte de este período en virtud del cargo que ocupaba, de la amistad que mantenía con Juan José Flores desde las luchas de independencia y por el parentesco que tenía con Vicente Rocafuerte, al casarse sucesivamente con dos hermanas Rico Rocafuerte. Wright fue un militar competente, siendo su última participación bélica en la Batalla de Miñarica. Flores tenía el don de comandar una extraordinaria lealtad por parte de sus subordinados y Wright fue tal vez el mejor ejemplo de ello. Ese grado de lealtad debe haber influido en el nombramiento para el delicado puesto del Distrito Militar de Guayaquil.^{P1/92}

Rocafuerte restablece la Escuela Náutica

La Escuela Náutica, centro de instrucción de gran importancia para el desarrollo marítimo del país, había sufrido y sufriría aún por mucho tiempo, una existencia errática. Según el CALM Carlos Monteverde Granados en el Tomo VI de la Historia Marítima del Ecuador, " ... es el Presidente Rocafuerte, quien ordenó el restablecimiento de la Escuela Náutica la misma que había dejado de funcionar todo el tiempo que duró la situación de beligerancia interna la que se había iniciado con la sublevación del Coronel Pedro Mena en Guayaquil y finalizó con la batalla de Miñarica en el mes de enero de 1835; pero las actividades docentes de dicha escuela solo se iniciaron el 1 de agosto de 1837 con veintiún alumnos y bajo la dirección de don Manuel de la Haza". Continúa Monteverde: "En el mes de enero de 1837, el Gobierno al mismo tiempo que confirmaba el nombramiento del Director de la Escuela Náutica de Guayaquil, disponía que todos los guardiamarinas y los aspirantes que estuvieran embarcados, asistieran a los cursos que se dictaban en dicha escuela, sin dejar el servicio activo, para lo cual quedaban exentos de asistir a las clases, los días que estuvieran de guardia a bordo de los buques de guerra". Finaliza: "El señor de la Haza desempeñó la Dirección de la Escuela Náutica hasta el año 1840 cuando lo reemplazó en dichas funciones el señor Ignacio Mariátegui, quien era oficial de la Marina de Guerra del Perú, pero que por razones de política interna de su país estaba residiendo en Guayaquil". Mariátegui había retorna a su país para comienzos de 1846 y continuó su carrera naval.^{P1/93}

El fin de la fragata de guerra "Colombia"

Una clara demostración de la falta de visión estratégica naval de la que adolecían los gobernantes del Ecuador y los mandos militares de entonces, fue el deterioro y destrucción por abandono de la otrora poderosa fragata de guerra "Colombia". La "Colombia", con su gemela la "Cundinamarca", construidas en el astillero de New York en 1825, habían constado entre los buques más importantes de la República de Colombia, y la sola presencia de la primera en aguas del Pacífico colombiano había infundido un considerable respeto a la fuerza bélica de la Gran Colombia. Armada con 62 cañones de 32 y 42 libras, tenía un poder disuasivo tal vez mayor que su fuerza bélica. El Ecuador la heredó de Colombia al separarse de ella y desde el comienzo de la República se la consideró como una carga, en vez de haberla considerado, por su potencial, como una herramienta importante para la política marítima nacional. El alto costo de su operación y mantenimiento dentro de la realidad económica de la naciente república la relegó a la categoría de un gasto inútil, por lo que al mediar la década, simplemente la arrumaron al pie de la orilla para que se destruya. Su última participación importante como nave de guerra fue en la guerra de los Chihuahuas. Para fines de 1837 el casco se desarmaba solo y ya se habían desembarcado sus cañones, los que se habían almacenado en un patio particular. Según Michael Hamerly, los restos del casco fueron quemados. El 14 de noviembre de 1837 se rematan efectos de los restos de la "Colombia", terminando así, en piezas, un buque que habría sido muy útil a un país manejado con visión. Los cañones de la "Colombia" fueron útiles en la defensa de la plaza de Guayaquil y aún se ve algunos en lugares como el Fortín de la Planchada, en el barrio de "Las Peñas", y la Plaza Olmedo, en el Sur del Malecón.^{P1/94} Desde que fueron desembarcados, los cañones de la "Colombia" se encontraban en un patio de propiedad de la Sra. Rosa Herrera, a quien se le había ofrecido, por parte del Capitán del Puerto, el pago de 7 pesos al mes por el arriendo, pago que no se cumplió y que obligó a la dueña a exigirlo de la Junta de Hacienda, el 7 de mayo de 1839.

BMG/AH Diversos Funcionarios, 1839

Puede argumentarse que la "Colombia" era un buque demasiado grande para las necesidades de la República y este argumento tendría algo de razón, pues lo que se necesitaba en nuestras costas eran buques menores pero bien armados; sin embargo, ya la teníamos y no era correcto dejarla destruir de esa manera, pues bien podía hacer cruceros de la boca del golfo de Guayaquil, y eso habría infundido un gran respeto a nuestra soberanía. Por último, se la podía haber vendido a un país distante.

Decadencia de la Marina de Guerra

En defensa de Rocafuerte y su Ministro de Guerra y Marina hemos de admitir que posiblemente la decadencia de la Marina se debía a una respuesta equitativa a la misma decadencia que sufrían los dos países limítrofes oceánicos. Al no percibirse amenaza naval de parte de ellos, se aplicó un razonamiento de balance de fuerzas.

Sin embargo, esa óptica era limitada y alejada de la realidad, pues el mayor adversario que tenía el país estaba activo y floreciente, ayudado por la miopía gubernamental y tal vez solapado por ella. Se trataba del contrabando, que campeaba libremente en toda la costa y causaba al erario público un perjuicio mucho mayor y continuo que los amagos de guerra de los vecinos.

Esa miopía estratégica la sufrieron todos los mandatarios desde el inicio de la República y durante muchos períodos de Gobierno. Juan José Flores, es necesario decirlo, era un excelente estratega y táctico para la guerra terrestre, pero era nulo para la naval. Los dos generales de marina activos al momento: Wright y Stagg, de escasa formación académica en relación a su rango y mas bien de formación práctica, carecían de una visión estratégica para asesorar en la formación de una Marina de Guerra acorde con las realidades y necesidades nacionales. Esta última aseveración podría traer polémica, mas es sólo cuestión de analizar las hojas de vida de los dos y los documentos que han dejado para ver que, cuando llegaron a América, eran subalternos y su ascenso en rango se debió enteramente al mérito de su participación en las luchas de independencia, pero no a una progresión estrictamente profesional. Eran valientes y arrojados; cumplieron su función dentro de las misiones encomendadas en el campo táctico, pero no encontramos documentos que nos demostraran que tenían visión estratégica naval acorde con el rango que ostentaban. Es necesario aclarar que, técnicamente, Wright había trascendido a su función en la Marina al ascender a general de División, siendo el rango más alto de Marina, en ese entonces, el de general de Marina, equivalente al de Brigada. Wright peleó por igual en tierra que en mar durante su carrera activa.

Año de 1838

Insuficiencia de fondos en la Tesorería de Guayaquil

7 de febrero de 1838: El gobernador de Guayaquil, Vicente Ramón Roca, había sugerido al Presidente, como medida de ahorro para el Tesoro, que la tropa recibiera sólo media paga durante la estación invernal. Rocafuerte le escribe a Flores, comandante general del Ejército, en los siguientes términos: " ... no podemos consentir en ello, porque es una injusticia, y porque entra en los verdaderos intereses del país tener siempre contentos a los que en un caso de apuro saben sacrificarse por el orden, por la paz y por el gobierno, suponiendo, lo que no es, que las rentas no alcanzaran a cubrir los gastos mensuales de la plaza, en ese caso que sufran más bien los empleados civiles que la tropa".^{P1/95}

Los puntos de vista de ambos funcionarios, tanto del Gobernador de Guayaquil como del Presidente eran justos. Roca tenía que arreglárselas con los recursos que generaba la provincia, los cuales descendían fuertemente durante el invierno, y mientras la tropa permanecía acuartelada, los empleados públicos seguían trabajando para producir, aunque a menor ritmo por la baja en el comercio. Por otro lado, el punto de vista de Rocafuerte también era justo: No se debe dar la espalda a

la tropa que, aunque sea en cuartel, está cumpliendo con su deber y está lista para enfrentar cualquier eventualidad. Lo cierto es que los ingresos de la provincia no alcanzaban para cubrir los gastos y alguien tendría que pagar las consecuencias.

Reclutamiento en Pasto

Rocafuerte, debido a su intemperancia, había creado muchos nuevos desafectos durante su Gobierno. Muchos de ellos estaban en Pasto y para mayo de 1838 se rumoraba que estos estaban reclutando gente y haciendo aprestos para una invasión, con el fin de derrocar a Rocafuerte. El Presidente pensaba que no había suficiente fuerza en el Norte para enfrentar una invasión y quería que se la reforzase. Le escribe al Gral. Flores el 5 de mayo sugiriendo un cambio de plazas: "... *me parece sería muy conveniente hacer venir al general Wright a la comandancia general de Quito, y mandar a Stagg a Guayaquil a que se haga cargo de aquel distrito militar (...) En caso de una invasión necesitamos tener aquí un militar de pelea como Wright, y de su experiencia en estos lances, Stagg es ciertamente tan valiente como él, pero como es hombre de mar, y que nunca ha peleado en tierra, no podrían sus servicios ser tan eficaces como los del otro. Si el amigo Daste estuviera bueno, de nadie necesitaríamos...*".^{P1/96} En estas pocas líneas Rocafuerte se las arregló para ofender a tres generales: A Stagg, considerándolo incapaz de manejar el Distrito Militar de Quito; a Flores menospreciando a su yerno, Stagg, y dudando de las designaciones que hizo; y, a Wright, diciendo que no sería necesario si estuviera Daste. Ciertamente la carta era muy falta de tacto y el Gral. Flores no realizó cambio alguno en los mandos distritales. No debemos olvidar que Juan José Flores era comandante general del Ejército (mando que incluía a la Marina) y que su desempeño como senador fue sólo durante el tiempo que duró el Congreso.

La H.M.S. "Sulphur" retorna a Guayaquil

A fines de septiembre y comienzos de octubre la "Sulphur" estuvo de regreso por Guayaquil y el Gral. Flores recibió la visita de la oficialidad, lo que reportó a Rocafuerte, quien le contestó: "*Mucho me alegro haya Ud. recibido la visita del comandante y oficiales de la goleta "Sulfur" de su Majestad Británica, pues me han asegurado, que son sujetos de mucho mérito, y que su opinión en Europa sobre estos países es de mucho peso*".^{P1/97} Esta carta me confirmó que Rocafuerte confundía fácilmente los tipos de los buques y que para él probablemente era lo mismo una goleta que una fragata. La "Sulphur" era una barca, buque parecido a la fragata pero con casco más lento y adecuado para carga. Respetando la opinión del Presidente, los oficiales y pasajeros de la "Sulphur" estaban más ocupados con su misión científica que con asuntos políticos. De hecho, no se puede deducir ningún efecto político resultante de las "*opiniones*" que los oficiales o pasajeros hayan llevado a Europa. El resultado palpable de la misión fue, algunos años después, las cartas náuticas que fueron usadas por mucho tiempo por su precisión. Me sorprende

sí que esta nueva visita no haya generado correspondencia sobre el faro, el telégrafo y los demás adelantos, tal cual sucedió tras la visita anterior de 1836.

Se acerca el fin de la presidencia de Rocafuerte

Los afanes de Rocafuerte se vieron frustrados en su gran mayoría durante su período presidencial. Van Aken sintetiza bien el logro final de Rocafuerte: "A pesar de su falta de éxito en todo lo que intentó hacer, de todas maneras logró desarrollar una política exterior firme y coherente".^{P1/99} Cierto es que Rocafuerte dio pasos diplomáticos importantes para ampliar las relaciones exteriores de la república. Mantuvo en buen estado las relaciones con los vecinos Nueva Granada y Perú. Abrió relaciones con México, Chile y, aunque sin mayor éxito, también con Estados Unidos. Con Francia se estableció una relación especial y con Gran Bretaña exploró la negociación de un tratado de comercio y amistad. Rocafuerte también dio un paso audaz: Encargó a Pedro Gual, venezolano de nacimiento y ex ministro de Relaciones Exteriores de la Gran Colombia, que lograra el reconocimiento de la República por parte de España. La oportunidad era buena, pues España, desde 1834, ya había demostrado apertura a establecer relaciones con su ex colonia; sin embargo, España exigió mucho y Rocafuerte no estuvo dispuesto a ceder a esas demandas, por lo que el proceso se paralizó hasta que Flores tomó el poder y adoptó una política más abierta para la negociación.^{P1/134}

Dice A. B. Serrano, recopilador de la legislación ecuatoriana que "*Rocafuerte en el poder se manifestó patriota, progresista y hombre de ideas avanzadas: atendió las vías de comunicación; estableció casas de beneficencia y enseñanza; despidió de palacio al demonio del agiotaje, y persiguió á los monederos falsos. El estado en que dejaba á la República, al descender del mando, era halagüeño; disciplinado el ejército; satisfechos con puntualidad de sus haberes los empleados nacionales; normalizadas en mucho las operaciones de la hacienda pública; protegidas las artes y la agricultura, y respetadas las garantías individuales; la Nación, para avanzar en el camino del progreso, solo necesitaba un digno continuador de las reformas iniciadas...*"^{P1/37} Esta es, ciertamente, una visión muy favorable y generosa del Gobierno de Rocafuerte.

En lo que falló gravemente Rocafuerte como presidente fue en la preparación del país para enfrentar agresiones externas, tanto bélicas como del contrabando. Él, como muchos otros gobernantes, se dejó llevar por la paz químérica que nos ofrecía la diplomacia pura. Ni siquiera las evidencias claras dadas por la constante agresión de nuestros vecinos luego de extensas negociaciones diplomáticas, convencieron a Rocafuerte y a futuros gobernantes de que era necesario, como lo enunciaría Teodoro Roosevelt casi setenta años después, "*Hablar suavemente pero llevar un garrote grande*".

Internamente, Rocafuerte no había tenido mucho éxito y mas bien se aprestó a dejar el poder con muchas frustraciones. Ciertamente, en el campo marítimo, tanto

mercante como naval, la presidencia de Rocafuerte no dio progreso y sí mas bien un notable deterioro. Paradójicamente eso cambiaría, marcadamente, cuando ejerció la Gobernación de Guayaquil. Es posible que la proximidad a las realidades de la marina mercante y de la fuerza naval, basadas principalmente en Guayaquil, lo hayan hecho cambiar sus prioridades y así dedicar más tiempo y esfuerzo a esta vital actividad.

El posible acuerdo de sucesión presidencial

Para noviembre se acercaba ya el Congreso de 1839 que significaba el fin del mandato presidencial de Rocafuerte y la elección, de acuerdo con los procedimientos establecidos entonces, de un nuevo Presidente de la República. Todos los eventos indican que hubo un acuerdo de continuidad entre Rocafuerte y Flores y que se mantendría la alianza entre los dos, a pesar de los inconvenientes ocurridos en el Congreso de 1837 por el poco apoyo de Flores, como presidente del Senado, a la gestión de Rocafuerte. A más de esto, en ese año de 1837 también se dio la "revolución legal", que causó un rompimiento temporal entre los dos políticos, hasta que sus intereses coincidieron nuevamente.

Desde fines de 1837 hasta 1838, año relativamente tranquilo en política interna hasta su final, se habían allanado las diferencias y renovado los acuerdos mutuos entre los dos personajes.^{P1/128}

Entre los mejores análisis de la relación Rocafuerte-Flores, creemos que está el de Mark Van Aken, quien en su libro "El Rey de la Noche" hace esta deducción: "*Un acuerdo privado de turnarse en la presidencia fue probablemente la base principal de la alianza entre Flores y Rocafuerte. Los documentos históricos no revelan la existencia de un acuerdo escrito, pero hay fuertes evidencias de un arreglo en las acciones de ambos líderes y en las cartas de Rocafuerte a Flores (...) Ser gobernador de su provincia natal dio al ex-presidente una base de poder durante un intervalo de cuatro años. Al final del cual quizás esperaba volver a ocupar el puesto ejecutivo supremo*".^{P1/98} Por eventos posteriores, especialmente por el comportamiento de Rocafuerte en la Convención de 1843, considero que Van Aken está en lo cierto en principio y, aunque tal vez el acuerdo no fue enunciado en forma verbal o escrito, estaba implícito en la relación entre los dos, al menos para Rocafuerte, aunque talvez no para Flores. La existencia de este acuerdo o creencia implícita explicaría muchos de los eventos y relaciones entre los dos hasta el rompimiento de 1843, y aún explicaría la reacción violenta de Rocafuerte cuando Flores se volvió a postular para la presidencia.

Año de 1839

Congreso ordinario - Elección de Presidente

Apenas a quince días de comenzado el año se instaló el Congreso Ordinario que elegiría presidente de la República a Juan José Flores. Todo estaba ya armado para

la elección presidencial, no así para la de vicepresidente. Fueron designados presidentes del Senado en forma consecutiva los senadores: Dr. José Fernández Salvador, Sr. Diego Noboa y Sr. Pedro José Arteta; vicepresidentes los senadores: Dr. Ignacio Torres, Gral. Antonio de la Guerra y Sr. Antonio España. Secretario fue el Sr. Antonio Martínez Pallares. En la Cámara de Diputados se eligió como presidentes consecutivos a: Sr. Vicente Flor, Dr. Juan Manuel Benites y Dr. Antonio Bustamante. Como vicepresidentes los diputados Dr. Antonio Bustamante, Sr. Atanasio Carrión y Dr. Pío Bravo. Secretario fue designado el Sr. Manuel Ignacio Pareja. ^{P1/39}

Los siguientes fueron las leyes y decretos de nuestro interés, promulgados durante el Congreso de 1839:

El poder legislativo emitió los siguientes decretos: Reinscripción de generales, jefes y oficiales, el 13 de abril; cambios a la Ley Orgánica Militar, en varias fechas; habilitación del puerto de San Lorenzo; nulidad de la venta de las salinas de Payana.

En junio se firmó el Tratado de paz, amistad, comercio y navegación con los EE. UU., tratado que se puso en vigencia de inmediato, pero que no sería ratificado por el Congreso hasta algunos años después. ^{P1/37}

Con la elección de Flores se pasaría la posta entre compadres que, a pesar de su entendimiento mutuo, tenían diferencias notables en su política y en su forma de manejar la cosa pública. Es oportuno en este punto el tomar en cuenta la opinión del historiador del siglo 19, don Ignacio Casimiro Roca, sobre los rasgos salientes de los caracteres políticos de Flores y de Rocafuerte: "*Rocafuerte fue sucesivamente durante diez años el enemigo mortal, el prisionero perdonado, el aliado fogoso, el más fiel partidario, el jefe consultador y el subalterno sagaz de Flores; porque éste, superior a todas las debilidades de los ambiciosos comunes, supo hacer, a fuerza de generosidad, amigos de sus enemigos, aliados de sus rivales. La bondad, la clemencia, el olvido real de toda injuria, fueron virtudes tan nobles en Flores, que jamás creyó el mal, jamás pensó en la venganza; siempre respondió con beneficio a los males que se le procuraban. Rocafuerte, por el contrario, tenía el carácter de su nombre. No toleraba contradicción; castigaba la inobediencia y escarmentaba severamente a sus enemigos. Si el acrisolado patriotismo, si la honradez en el manejo de los caudales públicos, si el hombre de progresos no hubiera brillado igualmente en sus actos de mandatario, es seguro que su nombre habría pasado lleno de horror a la posteridad.* (luego, durante la epidemia de fiebre amarilla, en 1842) *Rocafuerte desplegó todas las humanas virtudes, hasta merecer ser llamado el 'Angel de la Caridad'*". ^{P1/100} Si bien la apreciación del historiador Roca es un poco exagerada en beneficio de Flores, la verdad de ella se había probado y se probaría a futuro en ambos casos. La clave histórica de esta oración son las palabras "*ambiciosos comunes*". Y es absolutamente cierto que ambos eran ambiciosos nada comunes, y que su ambición

estaba por sobre los intereses de la nación que ambos profesaban amar y proteger. El conocimiento de estas opiniones es importante en este punto de la historia, pues a partir del relato de 1839 veremos frecuentemente actos de cada uno de los dos personajes y es necesario tener ciertos antecedentes para comprenderlos mejor.

Mensaje del Presidente saliente al Congreso

El mensaje del Presidente saliente al Congreso fue considerado así por el historiador José María Le Gouhir Raud: "*Notable y significativo por muchos conceptos fue el último documento presidencial de Rocafuerte, y testimonio sincero de sus ideas sobre el estado político, social y moral de la Nación. Declaraba sin ambages que 'nada había adelantado el pueblo en su condición social'. Acusaba y flagelaba sin piedad la sórdida avaricia de los ricos propietarios, la crasa ignorancia de las clases inferiores (...) Se daba a sí propio el parabién por la disciplina lograda en el Ejército, por el afianzamiento de la paz, no menos que por el auge halagador del crédito nacional*".^{P1/101}

Rocafuerte consideraba que "*Los mismos vicios, que entonces existían y son consecuencia del antiguo sistema colonial, continúan oponiendo una vigorosa resistencia a los progresos de las luces y a la marcha de la civilización*" por parte de la "*rica pero obscurantista élite*" había frustrado la mayor parte de su esfuerzos.
^{P1/102 y 103}

Entrando al tema marítimo, Rocafuerte informó sobre el puerto de San Lorenzo: "*Reconocido este Puerto por un distinguido oficial de marina ha resultado ser el mejor quizás que se conoce en el mar Pacífico y el que más puede contribuir a la futura prosperidad comercial de la República*".^{P1/103} Pero este puerto tenía un grave inconveniente: No tenía comunicación terrestre adecuada con el interior ni con la cabecera del cantón de Esmeraldas. Había que construir un camino hacia Ibarra y luego seguir por los ya existentes hasta Quito.

Pasa a informar sobre la naturaleza marítima de la nación: "*La extensión de nuestras costas, el número de nuestros puertos, la facilidad de comunicaciones que ofrecen nuestros ríos, y la variedad y riqueza de nuestras producciones, indican que el Ecuador está llamado por la naturaleza á ser una Nación marítima y comercial; nada hemos hecho hasta aquí para desenvolver estos secundos elementos de prosperidad, que están enlazados con los progresos del comercio y de la navegación.*" Y luego informa sobre la Marina de Guerra: "*El departamento de la marina está casi abandonado, y reclama toda vuestra patriótica consideración*".^{P1/104}

La lectura de este informe nos trae sentimientos encontrados, pues es claro que Rocafuerte tenía muy clara la situación marítima mercante y naval, pero entonces nos debemos preguntar: ¿Por qué no hizo lo necesario por sacarlas adelante cuando tenía el poder para hacerlo? ¿No pudo acaso por la oposición de la "*obscurantista élite*"? ¡Esa élite, en la costa, eran los productores agrícolas y comerciantes, los primeros beneficiarios de una marina fuerte y adecuada a las necesidades del país!

Por tanto, no creo que ellos habrían hecho oposición. Los interesados en que se mantenga débil la Marina de Guerra eran indudablemente los contrabandistas, pero Rocafuerte, en toda su altivez y energía, no se atrevió entonces siquiera a nombrar a ninguno otro que a "Roca" (Vicente Ramón, por la enemistad política surgida), y menos a ponerlos en la cárcel. En la sierra, la élite opositora al comercio de Guayaquil eran los textileros, afectados por importaciones de menor costo para los pueblos costeros y del Austro, pero ellos tenían otras preocupaciones y les bastaba influir en el manejo de los aranceles de importación. Por supuesto, la tradicional élite de la sierra era la de los terratenientes conservadores, pero ellos no entraban en la ecuación marítima que nos ocupa.

Disolución de la Confederación Perú-Boliviana

Un evento de mucha importancia a nivel internacional, que a su vez traería insospechadas consecuencias negativas para el país por el asilo del general Santa Cruz, fue la disolución, el 20 de enero de 1839, de la Confederación Perú-Boliviana, luego de la Batalla de Yungay. El presidente de la Confederación, general Andrés de Santa Cruz, renunció el 20 de febrero y salió al exilio subrepticiamente, pues el general Agustín Gamarra, nuevo jefe supremo del Perú y las tropas chilenas que lo apoyaban, querían capturarlo y posiblemente ejecutarlo.

P1/105

Elección presidencial de 1839

El 31 de enero, el pleno del Congreso eligió, por 29 de 38 votos, al general Juan José Flores para su segundo mandato como presidente de la República del Ecuador. Vicente Ramón Roca recibió tres votos, Pedro J. Arteta recibió 2 votos, José Joaquín de Olmedo, Modesto Larrea, Manuel Matheu y Manuel Zambrano recibieron uno cada uno. En cuanto a la elección de vicepresidente, que tan graves consecuencias traería, citaremos a Gustavo Vásconez Hurtado: "*Fue nombrado Vicepresidente el señor Francisco Aguirre Mendoza, con una votación inferior (a la de Flores). Rocafuerte que tenía un alto concepto sobre los méritos de dicho ciudadano, posiblemente influyó en el ánimo de Flores para que le acompañara en su Gobierno, puesto que este último había ofrecido o insinuado apoyar la candidatura de Vicente Ramón Roca*".^{P1/106} Continúa Hurtado, citando a Pedro Fermín Cevallos: "... era fama y de cierto muy esparsa que la elección debía recaer en el señor Vicente Ramón Roca, el íntimo amigo y fiel servidor del General Flores, a quien si no ofrecídole explícita y directamente, le había dado a entender que sería su compañero en el despacho y participación en el ejercicio del Poder Ejecutivo. No obstante estos compromisos, el General Flores vino a cambiar de idea y resolución, e influyendo en que lo fuera el señor Aguirre, exaltó la cólera y rencor del señor Roca, y convirtió a éste en enemigo tenaz y formidable. El señor Roca desde entonces, comenzó a hacerle una oposición activa e incesante, hasta el término de pasar al estado de guerra y al cabo triunfar de su adversario."^{P1/107}

Continúa Cevallos: "Una acción puramente personal influye poderosamente, muchas veces, en los destinos de todo un pueblo, y no debe olvidarse que, donde al parecer solo se ve los impulsos del interés público, se encubre frecuentemente el privado, el particular, tal vez el de un solo individuo; y pronto veremos cuanto influyeron el sentimiento é indignación de Roca por el desaire notoriamente recibido".^{P1/108}

Interesante es también la versión de Van Aken sobre la elección, y por los variantes que contiene justifica conocerla: "... Vicente Ramón Roca, comerciante y figura política activa de Guayaquil, creía que Flores se había comprometido a hacer que lo eligieran al segundo puesto en el gobierno, pero el Congreso, por razones que no están muy claras, votó a favor de Francisco de Aguirre (Mendoza), un floresano leal de Quito. Roca, hombre orgulloso y ambicioso que estaba destinado a ser presidente más tarde, se ofendió tanto por la falta de cumplimiento de la promesa que se convirtió en opositor implacable del nuevo gobierno. La elección de Aguirre en vez de Roca fue el resultado de maniobras detrás de los bastidores sobre las cuales Flores posiblemente tenía poco control. Es posible que el nuevo presidente considerara necesario abandonar su compromiso inicial con Roca para aplacar a los líderes serranos a expensas de la Costa. En todo caso, el incidente sirvió como recordatorio de las complejidades y peligros que acechaban a la política presidencial".^{P1/109}

Y el historiador Rev. Jorge Villalba nos ayuda a esclarecer aún más la situación: "Vicepresidente fue elegido Francisco Aguirre, con 21 votos; Diego Noboa obtuvo ocho; Vicente R. Roca, cuatro".^{P1/110} Ciertamente esa cifra era insultante para Roca, quien se había sentido seguro de la elección.

Vicente Ramón Roca, enemigo a muerte de J. J. Flores

Pocos casos de tenacidad y dedicación a una causa se han visto en el país, como la de Roca en su empeño por destruir políticamente a Flores. La participación de Rocafuerte como sugerente del nombre de Aguirre debe haberse dado, pues Roca se enemistó por igual con Rocafuerte luego de haber sido gobernador de Guayaquil en su mandato, cargo de enorme importancia y confianza. Su enemistad se mantuvo al menos hasta que Rocafuerte se convirtió en presidente de la Convención de 1845. Dudamos, aunque no hemos encontrado documentación al respecto, que haya mantenido alguna relación con Rocafuerte durante el tiempo del triunvirato de marzo, pues para eso estaba Olmedo, con quien Rocafuerte jamás se extrañaría, a más de Noboa, con quien Rocafuerte mantenía una relación fría, por el asunto de la sal. La correspondencia de Rocafuerte desde Lima se mantenía con el Secretario General de Gobierno Provisional, no con los triunviros.

Las terribles consecuencias de esa enemistad las sufriría el país por muchos años y en muchos aspectos de la vida republicana, especialmente en la política.

El Gabinete del presidente Flores

Siguiendo su política de perdón y olvido, Flores incluyó en su gabinete a dos adversarios con quienes se había reconciliado: Luis de Saa en la Cartera de Hacienda y al general de brigada Manuel Matheu en la de Guerra y Marina. En la Cartera de lo Interior y Relaciones Exteriores nombró a un hombre de su entera confianza, el Dr. Francisco de Marcos. El historiador Rev. Jorge Villalba nos recuerda que Matheu llegó a firmar sentencia de muerte contra Juan José Flores cuando fue Ministro de Guerra y Marina durante la revolución de José Félix Valdivieso, a quien Matheu apoyaba. Esta generosidad de Flores inquietaba y molestaba a algunos de sus allegados. Manuelita Sáenz, desde su exilio en Paita le escribió: "*Señor Ud. siempre cría cuervos para que le saquen los ojos*", y Rocafuerte le decía proféticamente: "*Ud. es demasiado bueno; mucho le cuesta castigar a los malvados; y su suma lenidad le va a, primero, ocasionar mil disgustos; y quizá el trastorno del Gobierno*".^{P1/110 y 111}

Las obras del malecón de Guayaquil

En las postrimerías del Gobierno de Rocafuerte se había realizado un contrato para la construcción del Malecón, que hasta entonces era sólo un espacio mal definido entre las casas y la orilla del río. José Joaquín de Olmedo estaba ejerciendo la Gobernación de Guayaquil cuando hubo el cambio de Gobierno y escribió a Flores pidiéndole que lo vetara si el Congreso lo aprobaba. Aún Rocafuerte reconoció que había sido sorprendido por los términos del contrato, pero lo cierto es que se lo firmó y estuvo vigente durante algunos años, aunque la ejecución de la obra fue tan errática como la recaudación de los fondos para pagarla. Esta obra era importante para el comercio local, pues se construirían "puertos" que, si bien no eran más que escalones utilizables entre las mareas alta y baja, facilitaban mucho el desembarco de las personas y mercaderías. También se estabilizaría la Calle de la Orilla, de mucha importancia para el comercio.^{P1/110}

Curiosamente, cuando ya gobernador, Rocafuerte prácticamente quitó apoyo a la obra, dejando al arbitrio del presidente Flores la decisión de apoyarla o negarla en el Congreso. Veamos las palabras de Rocafuerte: "*Hay aquí una gritería general contra la contrata del Malecón, y si el congreso la disuelve, hará un acto muy popular y muy agradable al público...*".^{P1/124} Citemos nuevamente a Julio Estrada Ycaza: "*... Por 1831 parece estar terminado, pues muchas personas desean construir en las orillas sus cafés o neverías - mas el Concejo se opone. ... En abril de 1839 se despertó otra vez interés por la obra, expidiéndose un decreto disponiendo la continuación del Malecón...*".^{P1/125} Lo que dice Julio Estrada nos da un antecedente de que la obra se había iniciado y se consideró concluida a comienzos de los años 1830s y nos confirma lo que veremos después: Una obra que quedaba inconclusa pero que los políticos la calificaban como concluida, muy posiblemente con fines económicos, pues la política era manejada a dedo y no

había entonces como sacar beneficio político a un engaño. El Malecón estuvo "en construcción" durante décadas y jamás se terminó al punto que no requiriera mejoras o ampliaciones. En el período que nos ocupa, veremos como a mediados de los años 1840s se lo califica como "terminado" y menos de un año después, se commina al Gobernador a "continuar la obra".

Vicente Rocafuerte nombrado Gobernador de Guayaquil

El presidente Flores gestionó la inclusión del nombre de Rocafuerte en la terna que, según la ley vigente, debía presentar la Asamblea Electoral de la Provincia de Guayaquil para el cargo de Gobernador. De la terna, que la integraron como segundo y tercero José Joaquín de Olmedo y Francisco de Paula Icaza en ese orden, el Presidente nombró al primero, Vicente Rocafuerte, como el nuevo Gobernador de Guayaquil. Se sentía seguro con Rocafuerte en el puesto que algunos consideraban como el segundo en importancia en la República. Ciertamente, la provincia de Guayaquil era la mayor fuente unitaria de ingresos fiscales y su administración eficiente aseguraría un constante flujo de dinero para el Tesoro. Rocafuerte llegó a Guayaquil el 4 de marzo pero no prestó el juramento ante el Concejo hasta el 2 de abril y no se posesionó hasta el 4 de abril,^{P1/126} para la consternación de Olmedo, que estaba desesperado por dejar el puesto que ocupaba temporalmente, por falta de recursos para pagar las deudas pendientes y, posiblemente, por la presión política que comenzó a hacer de inmediato Vicente Ramón Roca a su retorno de Quito, luego de la frustrada elección de Vicepresidente. Ni bien posesionado, Rocafuerte comenzó a armar revuelos, y el primero fue en la Aduana y el Resguardo de Aduana, siempre una preocupación para el Gobernador. Quería reorganizarlos y poner en ellos personal de su confianza.

Rocafuerte insistía en la necesidad de establecer un nuevo reglamento de puertos para dar mayor eficiencia a su manejo y así aumentar la recaudación por aranceles. Si bien el reglamento era "de puertos" a él le preocupaba principalmente el de Guayaquil, que era el mayor para la importación y exportación.

Otra preocupación fue la reorganización del ramo de sales, una de las principales fuentes de ingreso para la Tesorería de Guayaquil, pero manteniendo a su administrador, el Sr. Millán, hombre probadamente honesto.

Pero casi de inmediato el Gobernador tuvo que enfrentar lo que sería una costumbre del Gobierno floresano, que causaría mucha fricción y descontento: El pago de libranzas emitidas en Quito sin consultar las disponibilidades de la Tesorería de Guayaquil.^{P1/111 y P1/136}

Rocafuerte escribe a Flores el 13 de mayo, a los pocos días de posesionado como Gobernador de Guayaquil: "*Mi querido comadre: Aún no llega el correo de Quito y me anticipó en escribir a Ud. para decirle que este país está enteramente abandonado en lo material y en la parte moral, la descripción más exacta que puede hacerse de Guayaquil es que se parece a un gran chiquero sobre el cual la extravagancia o más bien la más vergonzosa imprevisión de salubridad ha*

colocado grandes y hermosas jaulas de madera habitadas por aves del paraíso (...) Las calles están convertidas en fétidos pantanos (...) el calor, fermentando los elementos de putrefacción que forman una atmósfera tan pestilente que sería suficiente para producir una horrible epidemia..."^{P1/127} Este última parte será importante recordar para cuando, en agosto y septiembre de 1842, se presentó la epidemia de fiebre amarilla. Este criterio nos da una idea del por qué no se actuó con mayor agilidad para controlar la epidemia y por qué tuvo tanta resistencia el único médico que acertó en el diagnóstico.

Van Aken nos da nuevamente un criterio valioso de la situación entre Flores y Rocafuerte en la Gobernación de Guayaquil: "*La alianza política entre Flores y Rocafuerte estaba basada en una necesidad mutua y no en amistad. Era una pareja improbable y forzada, unidos ambos por su ambición de presidir el gobierno del Ecuador (...) Flores necesitaba ahora del prestigio social del aristócrata guayaquileño*".^{P1/128}

Rocafuerte se encontró en el puesto ideal para su temperamento. En la Gobernación de Guayaquil florecería su capacidad administrativa y al mismo tiempo el puesto sería el conducto para hacer realidad sus acariciados sueños de progreso hacia "*el siglo de las luces*". Un sueño que venía persiguiendo desde 1823 era la navegación a vapor y, con la propuesta de Wheelwright, se perfilaba como una realidad a corto plazo. A más de eso, Rocafuerte acariciaba el proyecto de construir en Guayaquil un buque a vapor que abriría las rutas de cabotaje a este novel tipo de navegación.^{P1/129}

El nuevo Gobierno de Flores

La segunda presidencia de Flores se inició auspiciosamente con un parlamento favorable, evidenciado por la votación obtenida por los magistrados, pero lo que fue favorable en apoyo político en la sierra, fue lo contrario en la costa, donde se generaría, lentamente pero con mucha constancia y fortaleza, una tormenta política que culminaría en la Revolución Marcista de 1845.^{P1/112}

José María Le Gouhir, agudo analista, nos da esta visión del nuevo Gobierno floresano: "*La nación ecuatoriana, perfectamente reconciliada de años atrás con el 'Padre de la Patria', festejó con entusiasmo su segunda exaltación a la Presidencia*".^{P1/113} En efecto, había una buena voluntad generalizada, salvo en el campo "Roquista", y de hecho en los cuatro años, 1839 a 1842, hubo paz y armonía en términos generales en el manejo del país, alteradas sólo por la situación política nacida del Congreso de 1841.

La moneda falsa

Según el historiador Melvin Hoyos Galarza en su obra "La Moneda Ecuatoriana", "*El nuevo gobierno de Flores se caracterizó desde un punto de vista monetario, sin lugar a dudas, por el incremento descomunal de la industria de los falsificadores,*

lo que llevó al mandatario a intentar poner término a los problemas, objetivo que no logró por falta de determinación en las acciones tomadas".^{PI/114} Esta "falta de determinación", terriblemente perjudicial para el país, sería común durante el Gobierno de Flores en cuanto a actos administrativos, no así en aventuras bélicas, en las que arremetía con la determinación que le daba su entrenamiento militar. La moneda falsa fue uno de los peores males que sufrió la nación, pues al destruirse su base monetaria se afectaba gravísimamente al comercio. Esto se hacía más grave por la falta de acción por parte del Gobierno para acabar con este mal. Más aún, aunque no hemos visto pruebas contundentes, muchos historiadores concuerdan que el mismo Gobierno se dedicó a falsificar moneda, pues el cuño de algunas monedas falsas era idéntico al de la casa de moneda, no así el contenido metálico.

Flores, su militarismo y la lealtad de sus colaboradores

Para los lectores que no estén familiarizados con los antecedentes del general Juan José Flores, es necesario esclarecer la razón de su apego a las aventuras militares que veremos más adelante en esta historia. Ana Gimeno nos da una opinión muy oportuna: "*Juan José Flores fue un hombre hecho en la milicia, pues desde los 14 años hasta su muerte no abandonó las armas*".^{PI/115} Esto explica el por qué emprendía con tanta facilidad en aventuras militares sin considerar las consecuencias políticas, lo que a la larga fue una de las razones de su caída del poder.

Uno de los atributos notables de Flores fue la lealtad que recibía de sus colaboradores. Por lo general, todo líder militar excepcional comanda respeto y lealtad extraordinarios de sus subalternos. Flores no fue la excepción y en este caso tenemos los notabilísimos ejemplos de los generales Tomás Carlos Wright Montgomery y Juan Otamendi, y el coronel Juan Hipólito Soulín. Además, también recibió una extraordinaria lealtad de algunos civiles influyentes y notables, como el doctor Francisco de Marcos y el comerciante Manuel Espantoso. Muchos también se aprovecharon de la generosidad de Flores para sacar beneficio personal, sin guardarle la lealtad que merecía de ellos.

Flores, gobernante experimentado

Van Aken nos da una visión del gobernante que aplicaría las experiencias del pasado a su nueva administración: "*Las reflexiones del general Flores sobre los primeros ocho años del Ecuador como país independiente hicieron que tratara de disminuir la discordia y que prestara especial atención a la conciliación y a los acomodos en su nuevo gobierno. Sabiamente decidió emplear el suave arte de la persuasión, para evitar ofender siempre que fuera posible, e intentar armonizar los varios intereses conflictivos de la nación. La unidad nacional se hizo el tema principal del nuevo gobierno cuando Flores inició su segundo período presidencial. Tras prestar juramento, Flores presentó el tema principal de su gobierno en un breve discurso dirigido al Congreso. Evitando cuidadosamente*

referirse a propuestas específicas, el nuevo jefe de Estado hizo un llamado a los ecuatorianos en la vida pública, pidiéndoles que olvidaran los odios y resentimientos, y prometió inspirar confianza en los legisladores con su comportamiento moderado, sincero e imparcial. Prometió gobernar siguiendo estrictamente la Constitución, 'reverenciar la religión', respetar las otras ramas del gobierno y garantizar el crédito público".^{P1/116}

"Sin embargo, las dos expediciones a Pasto, en 1840 y 1841 constituyeron errores costosos y humillantes".^{P1/117} Este es un clarísimo ejemplo de las contradicciones de la personalidad de Flores: Aprendió aparentemente de las experiencias en el campo puramente político, pero no aprendió la relación entre las aventuras militares y los efectos políticos y económicos de las mismas sobre una nación que apenas empezaba a desarrollarse. Los efectos de las aventuras de Pasto fueron agravados por otro error en 1841, esta vez con el Perú, en relación con los límites de la frontera Sur. Si bien no hemos encontrado evidencia sólida al respecto, no podemos evitar pensar que en esa aventura influyó el general Santa Cruz, exiliado en Ecuador y siempre interesado en desestabilizar la relación Ecuador-Perú y medir las fuerzas para sus fines de retomar el poder en Bolivia.^{P1/118}

Flores también continuaría su mal manejo de la economía y ya para 1840 "El tesoro estaba sin fondos. La economía costeña había mejorado en parte, pero la industria y la agricultura serranas languidecían (...) Flores, consecuentemente, preparó una ambiciosa y polémica agenda para el nuevo Congreso que debía reunirse en enero de 1841".^{P1/119} Y este sería el comienzo del fin de Flores como gobernante. Sin embargo, es necesario anotar que, al terminar Rocafuerte su mandato, a comienzos de 1839, se consideraba que "La organización de la Hacienda, obra de tres notables economistas, Rocafuerte, Tamariz y Miguel González, estaba ya suficientemente habilitada para el funcionamiento ordinario...".^{P1/120} Se considera que Luis de Saa fue inepto como Ministro de Hacienda, pues en poco tiempo se dio un marcado deterioro, como hemos visto; mas esa apreciación no toma en cuenta las aventuras de Pasto, que aunque fueron "financiadas", tuvieron un alto costo en perdida de comercio a nivel nacional, no sólo en la frontera Norte. Creemos que el juicio de Saa formado por Le Gouhir, no se compadece con la realidad del país y lo ejecutado por el Ministro.

Retorno de los emigrados

El Congreso de 1839 emitió un decreto que fue sancionado el 13 de abril por el Presidente, permitiéndole conceder indultos o amnistías a los expulsados y emigrados políticos.^{P1/123} Con esto retornaron muchos desafectos a Rocafuerte y al mismo Flores. Entre los que regresaron al país estaba en coronel José María Urvina Viteri,^{P1/121} quien fue expulsado en 1837 por sospecharse que había participado en una tentativa revolucionaria fraguada por el Gral. Otamendi.^{P1/122} A su retorno, Flores lo acogió nuevamente entre sus allegados, pero se mantendría una mutua antipatía con Rocafuerte.

El puerto de San Lorenzo o El Pailón

La habilitación del pequeño puerto artesanal de San Lorenzo como puerto mayor, esto es con acceso a buques procedentes del extranjero, había sido un punto tocado en el informe del presidente Rocafuerte. El Congreso acogió lo sugerido por el Presidente y habilitó, mediante una ley especial, ese puerto, que pronto se convirtió en puerta de ingreso de grandes cantidades de contrabando, con perjuicio para toda la nación. Tampoco benefició a la zona Norte, como era la intención, por la absoluta carencia de comunicación terrestre. ¿Cómo se pudo habilitar un puerto mayor que no tenía comunicación terrestre con el resto del país?

Lo interesante es que la ley de apertura del puerto no se debía poner en vigencia hasta que el acceso terrestre estuviera abierto, pero en contradicción con lo mandado en la ley, se lo abrió de inmediato, prestándose entonces para el contrabando.

Este proyecto que, utilizando una aspiración legítima buscaba abrir las puertas al contrabando, fue muy bien montado por sus promotores, al punto que hasta lograron interesar a Rocafuerte, no sólo como magistrado, sino como inversionista. Ciertamente, cuando Rocafuerte se dio cuenta del fondo del asunto, se convirtió en el mayor detractor del proyecto.

Para efectos del mejor manejo del nuevo puerto, el Congreso decidió agregar el cantón de Esmeraldas a la provincia de Imbabura, lo que se dio el 13 de abril de 1839.^{P1/123}

Julio Estrada Ycaza nos esclarece un poco la razón legítima de habilitar ese puerto: "*Fue la incomodidad imperante a todo lo largo del trayecto de Guayaquil a Quito lo que motivó, desde los comienzos de la Colonia, la búsqueda de otra vía de acceso a la capital...*" Continúa: "*Tras la fundación de Ibarra en 1606, se intensificó la búsqueda de una salida más directa al mar, por el norte*". Esa salida por tierra desde Ibarra sería conocida como el "Camino de Malbucho". Para el efecto, al tiempo de ser habilitado el puerto por el Congreso, se estableció la "Compañía Ecuatoriana", que tenía el objeto de construir el camino y establecer el puerto de San Lorenzo, también conocido como puerto de El Pailón. Se le otorgó a la compañía la concesión para la apertura del camino y del puerto, considerando "*que dicha Compañía tiene ya tan adelantada la apertura del citado camino..., pero la verdad es que solo tenía adelantada la explotación del monstruoso privilegio. Tan pronto se expidió la ley, se inició el contrabando legalizado, en gran escala. El comercio Guayaquileño sufrió, como siempre, las consecuencias de esta nefasta concesión. Vicente Rocafuerte que había aceptado tomar unas acciones (en la Compañía Ecuatoriana) porque ostensiblemente se trataba de una empresa de colonización, se decepcionó tremadamente ante la magnitud de las ventajas que se le otorgaba y pidió la derogatoria de la ley...*".^{P1/130}

Pedro Fermín Cevallos también trata el asunto: "... el decreto que habilitó el puerto de San Lorenzo, esperanza entonces, como hoy, de los progresos del

comercio; pero que sin un camino para lo interior de la República, hacia nula tal habilitación...["] P1/131

Legislación y eventos de 1839

El inicio jurídico del 2º período floresano se dio para la Marina con el nombramiento del general Manuel Matheu para Ministro de Guerra y Marina. Antes del nombramiento se dio la rehabilitación de Matheu a su rango de general de brigada. El 1º de febrero, al día siguiente de la posesión presidencial, se hizo efectiva la rehabilitación y el nombramiento.^{P1/132} Del general Matheu tenemos poca información, pero por eventos que sucederían al poco tiempo, sabemos que era muy enfermizo y por tanto no pudo cumplir su función a cabalidad. Felizmente, nombró como Oficial Mayor del ministerio al coronel Juan Hipólito Soulín, de origen francés, quien fungió frecuentemente como ministro encargado.

¿Existió un proyecto de Ley Orgánica de la Marina Militar?

El 14 de febrero, en la Cámara de Diputados, se presentó una "*solicitud de los prácticos del río de Guayaquil*", que se dejó sobre la mesa para tratarla cuando se "*discuta la ley orgánica de la marina militar*".^{P1/133} Esto nos indica que había un proyecto de ley orgánica de marina que se había presentado para discusión. Este proyecto estaría dando cumplimiento, bastante tardíamente, a lo indicado desde 1835 en la Ley Orgánica Militar, que no se había cumplido. Sin embargo, de ese proyecto no se vuelve a hablar y mas bien se empieza a tratar un proyecto que suprime la marina.

Olmedo recomienda austeridad a Flores.

Gustavo Vásconez cita en su libro sobre el Gral. Flores una carta de José Joaquín de Olmedo escrita el 27 de febrero a su amigo, el presidente: "*Flores, renombrado militar, carecía de los atributos de austeridad en el manejo de los fondos públicos y por eso su amigo y compadre Joaquín Olmedo, le escribía: 'El esqueleto de la Hacienda pública que sea un espectro inoportuno que no se aparte de los ojos de Ud. Sea Ud. parco, miserable, mezquino con la inversión de esas rentas...'*".^{P1/135} De nada serviría el sabio consejo de Olmedo basado en experiencia, pues el presidente Flores no podía controlar su dispendio del Tesoro Público.^{P1/136}

Propuesta para colocar farola en El Muerto y balizas con campana

En la sesión del 5 de marzo de 1839, la Cámara de Diputados aprueba en "*tercera discusión el informe de la comisión de peticiones, proponiendo los términos en que podía admitirse la propuesta que hace Vicente Mus para el establecimiento de una farola en el Muerto (isla de) y de balizas y campanas en la ría de Guayaquil*".^{P1/137} Esta discusión nos indica algo que hasta ahora no se conocía públicamente: La idea de Rocafuerte de 1836 seguía activa, aunque no había logrado concretarse. La propuesta del Sr. Mus, a título de iniciativa privada, tampoco se logró poner en

efecto a través del Congreso, a pesar de haber llegado a la 3° discusión en la Cámara de Diputados. En cuanto a las boyas con campana, no sería hasta 1872 que se colocaron las primeras en los puntos más importantes del canal de entrada a Guayaquil, frente a Puná.

Andrés de Santa Cruz llega al Ecuador



Andrés de Santa Cruz, c. 1839

El general Andrés de Santa Cruz, salido subrepticiamente de Bolivia, llegó a Puná el 13 de marzo de 1839 a bordo de la corbeta de S. M. B. "Samaran". El 15 de marzo llegó a Guayaquil con su séquito, el que incluía a Antonio José de Irisarri, periodista que se instalaría a vivir en Guayaquil y publicaría, por algunos años, periódicos que marcaron un hito en el periodismo nacional. Inicialmente el status de la comitiva de allegados a Santa Cruz fue el de simples visitantes, pero pronto serían asilados políticos.^{P1/138}

El 20 de marzo Rocafuerte escribía a Flores: "*He visto al fin a Santa Cruz, y no me ha parecido tan getón, tan feo y horrible como lo han pintado sus enemigos, él ha sido víctima de la traición del general Ballivián, que ha sido su favorito, su amigo, y el objeto de su afección*".^{P1/138 y 139}

Desde el día de su llegada, Santa Cruz comenzó a utilizar al Ecuador como plataforma organizativa para su anhelado retorno al poder en Bolivia.

La biografía breve de Andrés de Santa Cruz (Pequeño Larousse Ilustrado) dice lo siguiente: "*Militar y político boliviano (1792 - 1865), presidente interino de la República del Perú de 1826 a 1827 y presidente de la República de Bolivia de 1829 a 1836. Promotor de la Confederación Perú-Boliviana, se declaró Protector de 1836 a 1839 y fue derrotado en Yungay por fuerzas de Perú, Chile y Argentina*". Las biografías de Santa Cruz no mencionan los años que pasó en Ecuador ni el daño que hizo a la República que le dio asilo.

Antonio José de Irisarri entra en escena

La biografía breve de Antonio José de Irisarri (Pequeño Larousse Ilustrado) dice lo siguiente: "*Escritor y político guatemalteco (1786 - 1868), autor de El Cristiano Errante. Intervino activamente en la lucha por la independencia de Chile*", en 1814. Intervino también en las luchas de independencia centro americanas, llegando al

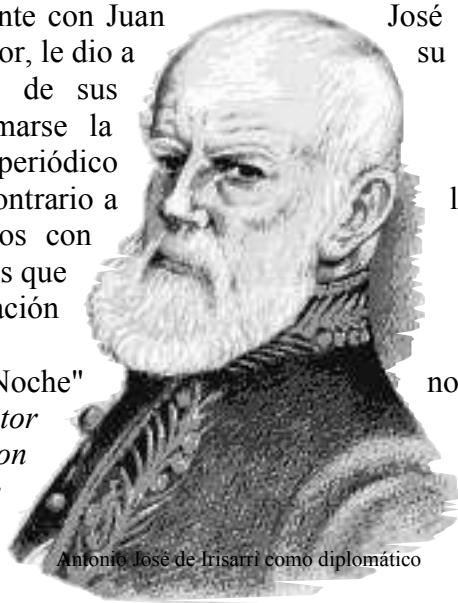
rango de coronel de Ejército, pero tuvo que emigrar al disolverse la Federación de Centro América. Fue asesor del Gral. Santa Cruz, de quien se hizo amigo, lo que a su vez lo convirtió en enemigo de Chile. Era de tendencias liberales, por lo que tuvo algunas polémicas con clérigos conservadores, como el padre Vicente Solano. Durante su estadía en Ecuador, fue consecuente con Juan Flores y, mientras Santa Cruz estuvo en Ecuador, le dio a ex patrono el apoyo que podía a través de sus periódicos. Emigró del Ecuador al consumarse la Revolución Marcista, publicando en Pasto el periódico "El Respondón", de corta duración, que fue contrario a Revolución Marcista. En la historia veremos con detalle el trabajo de Irisarri en varios periódicos que constituyen un importante medio de preservación de eventos de la historia nacional.

Mark Van Aken, en su obra "El Rey de la Noche" dice lo siguiente sobre Irisarri: *"El escritor guatemalteco era una persona talentosa y con experiencia, pero su elección para editor de los periódicos resultó un desastre para la política presidencial de unidad nacional. El amor de Irisarri por la controversia y su propensión a atacar al enemigo frontalmente lo condujeron a polémicas periodísticas que alienaron a los lectores y a veces avergonzaban al gobierno. La más perjudicial de esas controversias tuvo lugar cuando La Balanza censuró al clero cuencano por intervenir en la política nacional (...) Como era un secreto a voces que La Balanza disfrutaba del apoyo gubernamental, tanto Rocafuerte como Flores salieron perjudicados..."* La Balanza proclamaría orgullosamente cuando dejó de ser subvencionada por el Gobierno, pero mantendría claras simpatías por aquellos en el poder.^{P1/153}

José María Le Gouhir Raud tenía una muy alta opinión de Irisarri y le dedicó algunos párrafos en su obra "Historia del Ecuador".^{P1/179}

"XII: Un maestro en la Prensa. Encumbrada fama y merecida trajo acá de escritor y estadista el prócer guatemalteco y chileno, D. Antonio José de Irisarri, cuando la fortuna lo mezcló en nuestros asuntos, dándole ocasión para levantar el tono y sostenerlo airoso en nuestra incipiente literatura periodística.

Este gran americano, precursor, mantenedor y defensor que había sido de la independencia americana, especialmente en Chile, su segunda patria, nos traía un caudal de experiencia, de erudición, de conocimientos literarios y políticos, que supo beneficiar entre nosotros de varias maneras, y sobre todo en los cuatro semanarios que sucesivamente fundó y redactó, adherido siempre a la Autoridad legítima que regía en el país. (1839 - 1845)". (Hemos de interrumpir el relato para aclarar algunos puntos: No fue prócer guatemalteco, pues él defendía la Federación



Antonio José de Irisarri como diplomático

Centro Americana y, cuando ésta se disolvió y se formó la República de Guatemala, salió al exilio. Si bien participó en la independencia chilena, lo hizo como oportunista, no como patriota. No se quedó en Chile luego de la independencia, que fue en 1814, sino que regresó a Centro América, para continuar participando en la política, hasta ser expulsado. A su regreso a Chile, no encontró la acogida que esperaba y pasó a asesorar a Andrés de Santa Cruz, a quien acompañó hasta el exilio en Ecuador. Además, fueron cinco semanarios que él publicó, no cuatro. Por alguna razón, los investigadores no han tomado en cuenta a *El Correo*, que sucedió al *Correo Semanal* y fue un periódico distinto a su predecesor.) Continúa Le Gouhir: "Inició sus labores en Guayaquil, con *La Verdad Desnuda*. Fue un preludio del género que desarrolló luego en *La Balanza* con la variedad y amenidad del literato, y con la alteza de principios, la lógica y constancia de un político experto y convencido. Los títulos mismos de estos dos voceros indicaban a las claras el único objeto -verdad y justicia- capaz de desplegar los recursos de su ingenio y nativa rectitud, y de inducirlos a inculcar en el pueblo ilustrado los principios salvadores, tan distantes de una democracia insolente y turbulenta como del antiguo despotismo.

Hubo de sostener la legitimidad contra la oposición de 'El Popular' y 'La Opinión': pero, ni aún en los momentos álgidos de la discusión se alteraba hasta salirse de 'los límites del decoro' (esto no es tan cierto, pues Irisarri caía en los vicios del insulto y el ataque despiadado y muchas veces falseado del carácter ajeno, como se ve frecuentemente en sus escritos polémicos).

La más célebre polémica que hubo de sostener en 'La Balanza', versó sobre la cuestión eclesiástica que discutía el P. Solano contra el Sr. Obispo de Popayán. Irisarri, con su intervención, atrajo sobre sí todos los rayos del irritable fraile, quien no escatimó a su adversario los diceríos más denigrantes de su repertorio, dejándole sobrados motivos para pagarle con igual moneda, si bien éste usó de mayor mesura, hasta salirse de una palestra que en tales términos se rebajaba.

Por desgracia, el gran publicista había bebido su erudición canónica en las fuentes comunes a la sazón, y formaba coro con Santander, Rocafuerte, Flores, Roca, Marcos, Fernández Salvador, y casi todos nuestros políticos seglares, regalistas empedernidos frente al reducido círculo de sabios deveras católicos que manejaban argumentos concluyentes. Así nada extraño fue que recibiera certeros golpes de maza, especialmente en las cuestiones del Fuero eclesiástico, del Diezmo, y de los Conventillos". Nos saltamos en la cita a Le Gouhir hasta los elogios finales:

"Publicista esencialmente americanista, no podía Irisarri dejar de interesarse en los asuntos, para él tan familiares, de todas las Repúblicas americanas y de difundir las sanas ideas con toda la extensión que le era posible.

Menéndez y Pelayo, el historiador chileno Claudio Gay, Cejador y Frauca, Batres Jaúregui, etc. etc., celebran su memoria; y muy común se hizo el apellidarle, por la fulidez de su lenguaje, el Cervantes Americano".

Bien, creemos que el padre Le Gouhir fue demasiado generoso con don Antonio José, pues no menciona para nada el daño que hizo al Ecuador en sus semanarios, al crear divisiones internas y fomentar odios. Certo es que su producción periodística en Ecuador fue prolífica e influyente, y hemos de aceptar que, dentro de su personalidad y experiencia, aparentemente actuó de buena fe. Demostró ser agradecido y consecuente con sus mecenas, pero por lo mismo adoptó posiciones radicales y ciegas contra los enemigos de ellos, acordes con su lealtad extrema.

Tal vez la opinión más importante sobre Irisarri, al menos para el período que nos ocupa, es la de don Vicente Rocafuerte quien, como gobernador de Guayaquil, sede de los periódicos de Irisarri desde *La Verdad Desnuda* hasta *El Correo*, tenía poder sobre la cartera del escritor: "*En cuanto a Irisarri él es impertérrito, más invulnerable que aquiles, él está curtido y repasado por aire, agua, y fuego, y nada se le da de lo que digan o escriban, no digo los periodistas de la América, sino del mundo entero. Como el Júpiter del Olimpo él ve disiparse a sus pies las tempestades de los partidos, y las furias de la impotente rabia. Roca (Vicente Ramón) ha quedado pulverizado con el último rayo que le ha despedido La Balanza*".^{P1/194}

La compenetración entre Rocafuerte e Irisarri era muy grande, como veremos en la siguiente cita de carta de Rocafuerte a Flores, fechada 4 de marzo de 1840: "*Este mes empieza Irisarri a escribir La Balanza por su cuenta; hemos convenido en que está en libertad de escribir algunos artículos criticando, si fuere necesario, las operaciones del gobierno, en materias de poca importancia, para después defenderlo, con mayor vigor, en asuntos de vital trascendencia, y teniendo mayor apariencia de imparcialidad, y desprendimiento. Nos hemos abonado, arreglándonos a la nota del ministro, al número de 400 ejemplares, los que es preciso repartir de modo que produzcan el buen efecto de dar buena opinión al gobierno y difundir en las masas conocimientos útiles*". B/10 C. 245 P. 527

Dice Irisarri en el N° 23, pág. 7 de *La Balanza* del 7 de marzo de 1840: "*Este periódico, que hasta el número 22 fue redactado bajo cierta dependencia del Gobierno, es ya enteramente libre y de la propiedad de su editor. Aunque jamás expuso ideas que no fuesen suyas y las mismas que ha tenido en toda su vida, no por esto dejaba de estar obligado á guardar silencio sobre los negocios de ciertos países vecinos (en *La Verdad Desnuda*), de los cuales el gobierno del Ecuador no quería ofender la vidriosa delicadeza. Desde hoy en adelante las columnas de la *Balanza* estarán tan expeditas para recibir los artículos sobre Chile, sobre Buenos-Aires, sobre Perú y sobre Bolivia...*". Esto fue cierto en la medida que no afectara a aquellos en el poder, pues los débiles eran fácil presa, no así los que tenían el poder de clausurarlo o expulsarlo del territorio. Pero del examen de los periódicos de Irisarri, lo que sí podemos decir en su favor es que era apasionado por su trabajo.

Paradójicamente, una vez alejado Rocafuerte del poder en 1843, pudo saborear en carne propia el veneno de Irisarri, quién no recordó, porque no le convenía, el muy importante apoyo que había recibido del otrora poderoso Gobernador.

Movimiento para suprimir la Marina de Guerra del Ecuador

Algo que nos sorprendió mucho cuando lo encontramos en la investigación documental fue un movimiento legislativo para suprimir la Marina de Guerra.

Veamos como trató el asunto el Congreso:

En la sesión del Senado del 18 de marzo de 1839 leemos: "*Se pusieron en segunda discusión los siguientes documentos: 1º el proyecto de ley sobre supresión de la marina, el cual fue diferido para discutirlo en la sesión subsecuente, á cuyo efecto dispuso el H. Sr. Presidente que se invitara al Sr. Ministro de Guerra...*"^{P1/141} El Ministro acudió al Senado el día 19 de marzo y esta es el acta de esa sesión: "*En virtud de la invitación hecha al Sr. Ministro de Guerra, para que asistiera á la discusión del proyecto de ley que suprime la Comandancia, oficina y empleados de marina en el Departamento de Guayaquil, tomó asiento en la Cámara: dióse lectura al expresado documento y hechas las observaciones convenientes, por algunos Senadores que alternativamente tomaron la palabra y por el Sr. Ministro, fueron aprobados sus artículos con las modificaciones siguientes: - El primer artículo que dice: 'Se suprime la Comandancia de marina del Departamento de Guayaquil, y los empleados y oficinas creadas en este ramo': se sustituyó con el siguiente: 'Se suprimen todos los empleados y oficinas del ramo de Marina creadas en el Distrito de Guayaquil'. Al art. 5º se añadieron las palabras 'con arreglo á la ley orgánica del ejército'. Al art. __ se suprimió la frase 'de la Comandancia militar' y se agregó 'del Jefe militar'; y habiéndose concluido la discusión, se despidió al Sr. Ministro*".^{P1/141} Ciertamente, el Sr. Ministro de Guerra y Marina no hizo defensa alguna de la Marina y la dejó al arbitrio de los Senadores. La Cámara de Diputados tiene lo siguiente en su acta del 20 de marzo: "*Un mensaje de la H. Cámara del Senado presentó dos proyectos de ley suprimiendo los empleos del ramo de marina y creando nuevos cantones en el Sur*".^{P1/142}

El día 21 reporta el acta: "*Sufrieron su primera discusión dos proyectos que han tenido origen en la H. Cámara del Senado, creando nuevos cantones en el Sur, y suprimiendo á todos los empleados del ramo de marina*".^{P1/143}

El resumen de las actas del Congreso no menciona más el asunto, pero por el informe del Ministro de Guerra y Marina al Congreso de 1841, sabemos que la ley se envió al Presidente el mismo día que se clausuró el Congreso, con el fin de que emita la Sanción Constitucional. Sin embargo, el Presidente objetó la ley y como no había ya Congreso para devolvérsela, simplemente quedó en el aire. La Marina se salvó de ser suprimida por el "exceso de trabajo" de los señores Representantes, que dejaron este proyecto para última hora. Pero esa supresión propuesta era puramente técnica, pues en la práctica la marina estaba casi suprimida ya que sólo

contaba con tres buques, dos de ellos, las goletas "Guayaquileña" y "Gracia del Guayas", en pésimo estado y sólo uno, la "Diligencia", en estado operativo.

Rocafuerte escribía a Flores el 1º de mayo: "*La reducción de la marina me parece muy bien, importa que se deshaga la "Guayaquileña", como lo ha representado Wright, porque de nada sirve, y su cobre puede emplearse en follar la "Gracia del Guayas". Este ramo de marina puede reducirse a 15 o 20.000 pesos al año, en lugar de 45 a 50 que en el día cuesta*".^{P1/151}

Nos da mucha pena leer estas palabras de Rocafuerte y peor saber que el Gral. Wright estaba detrás de la idea, pues demuestra una miopía lastimosa. Sólo con la reducción del contrabando se hubiera pagado con creces el mantenimiento adecuado y la operación de estas naves. Además, para esa fecha, la "Gracia del Guayas" estaba en muy mal estado por abandono y en poco tiempo se la vendería en una miseria. Tres goletas armadas patrullando la costa serían una fuerza pequeña, pero harían presencia, factor importante en la lucha al contrabando.

La apertura de los puertos a los buques españoles

La Gaceta del Ecuador, en su N° 275 del 24 de marzo de 1839, publicó el texto de un decreto emitido por el Congreso en relación a la apertura de los puertos ecuatorianos a los buques de bandera española. Este documento contiene en su artículo 3º un texto importante: "*La República reconoce como buques españoles los que sean reconocidos como tales por el gobierno de S.M. Católica...*",^{P1/144} pero ese texto fue suprimido y cambiado por uno que es casi repetitivo del artículo 2º, como veremos a continuación en el decreto sancionado. Ese cambio se hizo con segundas intenciones, para darle a ciertos buques privilegios que no le correspondían.

El 27 de marzo el poder ejecutivo sancionó el decreto legislativo siguiente:

DECRETO

Admitiendo en los puertos de la República los buques mercantes de la nación española.

El Senado i cámara de representantes de la República del Ecuador reunidos en Congreso,
DECRETAN:

1. *La República continuará admitiendo en sus puertos los buques mercantes de la nación española; i se conceden á los súbditos de esa la protección i garantías que gozan los de las otras naciones.*
2. *Desde la publicación de este decreto los buques mercantes de la nación española, no pagarán otros ó mas altos derechos de puerto, que los que pagan ó pagaren los buques mercantes nacionales.*

3. *Las producciones ó manufacturas españolas no pagarán otros ó mas altos derechos, que los que pagan ó pagaren las producciones ó manufacturas de las otras naciones europeas.*^{P1/145}

El 31 de marzo, en la Gaceta N° 280, se publicó el decreto sancionado por el Presidente.^{P1/146}

Este primer paso dado por Ecuador fue una especie de rompehielo para dar la apertura necesaria al progreso de las conversaciones de los tratados que se negociaban con España.

Ley Orgánica Adicional a la Militar.

La Cámara de Diputados discutió, por tercera vez, el proyecto de Ley Orgánica Adicional de la Militar. Dice así el acta: " ... y hechas las observaciones convenientes á cada uno de los catorce artículos de que se compone, por algunos Señores que alternativamente tomaron la palabra, fue aprobado, habiendo sufrido las modificaciones siguientes: - Al parágrafo único del art. 2º se intercaló la palabra 'retirados': al 3º, que dice: 'Cuando sea necesario enjuiciar á un Comandante General de Distrito, el Poder Ejecutivo nombrará el Fiscal que debe seguir el juicio': se subrogó con éste: 'En el caso de ser necesario enjuiciar á un Comandante General de Distrito, el Jefe de Estado mayor será el Fiscal de la causa, y si éste se hallare impedido, lo será cualquiera de los otros de Estado mayor, ú otro Jefe que nombre el Poder Ejecutivo'. Los artículos 4º, 5º, 6º, 7º y 11º, se suprimieron en su totalidad. Al art. 8º se le añadió á la primera parte la palabra 'no' y la frase siguiente: 'Y los Comandantes de ambas conocerán de las demandas que contra ellos se intenten': quedó diferida con el fin de que la comisión de guerra presentase un nuevo artículo contraido á la materia. El art. 9º, que dice: 'Cuando un individuo militar debiere pagar alguna cantidad que adeudare, no teniendo bienes con que hacerlo, se le descontará la tercera parte del sueldo que disfrute' : fue negado; y con este motivo, el H Sr. Roca, apoyado por el Sr. Noboa, propuso que se subrogara con el siguiente: 'A los militares que no tengan bienes con que pagar las deudas que contraigan, se les descontará la tercera parte del sueldo que perciban': admitido y puesto en discusión, fue aprobado. Al art. 10º se le suprimieron las palabras: 'Los Generales y Coronelos que estén en uso de letras de cuartel solo tendrán un asistente'. Al art. 12º se intercalaron las siguientes: 'Que no podrán exceder de cuatro meses'. Al art. 14º, las palabras 'subalterno : y para ser Jefe, ciudadano activo' ".^{P1/147} Está claro que estas adiciones a la Ley Orgánica Militar tenían más que ver con asuntos de personal que con la parte operativa de las fuerzas.

Posadas en las márgenes de los ríos navegables

Una ley muy bien intencionada pero que no tuvo los efectos positivos que se esperaba fue la sancionada el 20 de abril, que pretendía fomentar el establecimiento de posadas en las márgenes de los ríos navegables y caminos. Hemos visto

anteriormente en estos antecedentes el grado de importancia que tenía en la provincia de Guayaquil la navegación fluvial en cuanto a las comunicaciones con los pueblos más desarrollados. Esta ley daría facilidades para los viajeros, utilizando como medio de motivación la exención del servicio de los cuerpos de milicia y del Ejército permanente a "*los posaderos, mesoneros y venteros que establezcan posadas, mesones ó ventas para el abrigo y comodidad de los transeúntes en los caminos públicos ó nacionales, y márgenes de los ríos navegables*".^{P1/148} Como es conocido, no se extendieron las posadas o mesones a lo largo de los ríos y caminos, a pesar de que la ley también contaba con exenciones de impuestos y otros gravámenes.

Al cerrar sus sesiones la legislatura de 1839, el 14 de abril, se pudo determinar que en realidad no fue mucho lo que se legisló y, como el caso de la supresión de la Marina, vemos que perdieron tiempo en discusiones estériles, mientras asuntos graves que aquejaban a la nación, como el galopante contrabando, seguían sin control efectivo a nivel de toda la costa.^{P1/149 y 150}

Rocafuerte, la provincia de Guayaquil y sus rentas

Para mediados de 1839, en sus frecuentes cartas al presidente Flores, Rocafuerte trataba varios temas, aparte de los asuntos administrativos de su provincia. El siguiente es un buen ejemplo:

"Por la apreciable carta de Ud., fecha del primero del corriente veo que todo está muy tranquilo por esa parte y que tiene Ud. fundadas esperanzas y que no se turbará el orden hasta dos años de la fecha (esto sería profético, pues dos años después, en 1841 se turbaría la paz interna), ojalá que así sea, pues apóstol de la paz y agente inmediato del Gobierno, todos mis desvelos se dirigen a la conservación de la tranquilidad interior y progresos positivos del país..." Y luego pasó a tratar el asunto de las aduanas. Rocafuerte propuso una total reorganización del personal, dejando solamente al administrador, don Francisco de Paula Icaza y Silva, de quien no se tenía la menor duda en cuanto a su honestidad, y estableciendo una vigilancia terrestre y marítima para terminar con el contrabando (¡Una increíble contradicción, cuando celebraba la disminución de la Marina!). Creía que con establecer un nuevo reglamento para los puertos se resolverían los problemas, así como cambiando las funciones de los empleados. Los comerciantes de Guayaquil fueron involucrados por el Gobernador en los arreglos interiores de la Aduana.

También insistió en arreglar el ramo de la sal y en poco tiempo recibiría la autorización para celebrar un contrato con Diego Noboa por el producto de las salinas de Punta Arenas.

Adicionalmente se preocupó por el estanco del tabaco, asunto que conocía muy bien, pues había exportado el producto, con una considerable pérdida por haber sido incautado erróneamente, en el año 1834.^{P1/152}

Sin embargo, el ambiente hostil que promovían activísimamente Vicente Ramón Roca y otros desafectos al Gobierno, se hacía sentir y Rocafuerte se quejaba de conspiraciones por todos lados. A esto se sumaba un grado de hostilidad entre las autoridades seculares y las eclesiásticas, que empeoró con la aparición de varios periódicos de oposición. De la preocupación de Rocafuerte nace *La Verdad Desnuda*, periódico publicado por Irisarri con subvención del Gobierno, con el fin de defender los intereses del mismo, pero que tuvo que cerrarse en poco tiempo, pues causó gran polémica con los países vecinos por las acerbas críticas políticas de Irisarri.^{P1/153} La polémica de Irisarri con Fray Vicente Solano, apodado "*Fray Molondro de Morlaquía*" por Irisarri, sería muy agria y traería secuelas negativas para el Gobierno por la tirantez que se creó con el clero.^{P1/154}

Supresión de los conventos menores en Pasto – Revolución de Pasto

Por esta misma época, específicamente el 5 de junio de 1839, la Cámara de Representantes de la Nueva Granada dicta un decreto suprimiendo los conventos menores de Pasto. Este decreto sería la excusa perfecta para que el general José María Obando, que ya se entendía mal con el Gobierno de Bogotá, iniciara una revolución que al año siguiente arrastraría al Ecuador por la ambición del presidente, general Flores, de "recuperar" territorio ecuatoriano en poder de la Nueva Granada.^{P1/155} Interesante es conocer que Pasto pertenecía eclesiásticamente a una diócesis de Ecuador y no a una de Nueva Granada. Sin embargo, la controversia eclesiástica no fue factor en esta revuelta, que tuvo fines políticos en Nueva Granada y territoriales en la intervención del Ecuador.

Por esta misma época, se hicieron públicas cartas que involucraban al Gral. José María Obando en el asesinato del Gran Mariscal de Ayacucho. Obando, quien aspiraba la presidencia de Nueva Granada, estaba en franca oposición al presidente doctor José Ignacio Márquez. La insurrección del pueblo de Pasto por la supresión los conventos y las cartas acusatorias motivaron a Obando a dar rienda suelta a su ambición y aprovechar la circunstancia de debilidad del Gobierno neo granadino.

Unificación de la Comandancia de Armas con la Capitanía del Puerto

No hemos podido determinar de quien salió un proyecto de unir la Comandancia de Armas de la Provincia de Guayaquil con la Capitanía del Puerto, pero veamos lo que tuvo que decir Rocafuerte al respecto en carta a J. J. Flores del 12 de junio de 1839: "*He oído hablar en la calle de la unión que pretende hacerse de la comandancia de armas con la capitánía del puerto, y que Ignacio Pareja debe ejercer ese doble destino; ayer el general Wright me ha hecho varias objeciones a este proyecto, y que me parecen fundadas, como él remite hoy sus observaciones al gobierno, suplico a Ud. las tome en consideración. Solamente convendré en que se suprima la capitánía del puerto, suprimiendo los derechos que paguen los buques,*

y aliviando al comercio de ese gravamen, pero si el nuevo empleado ha de cobrar lo mismo que antes, y sin beneficio del público, mejor es dejar la capitánía del puerto como está, porque ninguno otro la desempeñaría mejor que Reyna". ^{P1/156}

Esta carta merece un análisis detallado por lo que implica. Veamos los hechos: Tenemos al Gobernador de Guayaquil escribiendo al Presidente sobre algo que "ha escuchado en la calle de la unión". El Comandante General del Distrito ha hablado al respecto con el Gobernador y remitiría observaciones al Gobierno. Se trataba de un rumor. Ni el Gobernador, ni el Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil habían recibido información del Gobierno al respecto. Estos hechos nos presentan las siguientes posibilidades: 1) Que el Gobierno estuviera filtrando información sin informar a sus principales funcionarios en la plaza. 2) Que Rocafuerte o Wright hayan iniciado el rumor. 3) Que el rumor lo haya iniciado algún interesado. Sea cual fuere el origen, que el Gobernador consulte al Presidente sobre un rumor nos indica que no había la suficiente confianza entre los dos, pues si la hubiera, el Presidente jamás filtraría información sin pasar por los funcionarios principales y el Gobernador ni siquiera pensaría que se pueda decir algo en cuanto a su jurisdicción de lo que él no esté enterado, como nexo directo e inmediato del Gobierno. Igual sucedía con el Gral. Wright. No olvidemos que ambos funcionarios contaban con servicios de inteligencia, aunque parece que fallaban bastante. Este no sería el único ni el último "rumor" sobre el que comentaría Rocafuerte, y veremos algunos ejemplos más adelante. Si tomamos en cuenta este análisis, veremos que debemos tomar con algo de escepticismo algunas de las cosas que dice o da por ciertas el gobernador Rocafuerte.

Por cierto que algunos de los derechos que se cobraba en la Aduana por funciones que debía desempeñar la Capitanía del Puerto, como los derechos de anclaje, de limpia y de baliza, no beneficiaban en nada a los navegantes, pues ni se limpiaba el fondeadero, ni el acceso al puerto (dragado), ni se colocaban o mantenían (si había alguna) las balizas que eran necesarias.

Tratado con los Estados Unidos de Norte América

El Gobierno del Ecuador negoció con el encargado de negocios de los EE. UU. en Quito, James Pickett, un Tratado de Amistad y Comercio. La negociación se había complicado por cuanto Pickett pedía una cláusula de nación más favorecida, lo que complicaría las negociaciones del tratado con España que también estaban en marcha. La concesión de una cláusula "especial" al respecto satisfizo a Pickett y el tratado con los EE. UU. se firmó el 13 de junio de 1839. Fue ratificado por el Congreso de los EE. UU y en consecuencia, para su plena vigencia, lo fue por el Gobierno del Ecuador en abril de 1842, sin la autorización del Congreso ecuatoriano. Ese tratado estuvo aplicado en la práctica, aunque sin vigencia legal en Ecuador por muchos años, hasta su ratificación por el Congreso.

Buenas relaciones con países distantes y malas con los vecinos.

Los afanes de J. J. Flores por mantener buenas relaciones con países distantes contrastan con su permanente belicosidad con los vecinos inmediatos. Si tomamos en cuenta la importancia del comercio y las relaciones globales con los vecinos fronterizos, vemos que era de mucho mayor importancia resolver esas diferencias antes de preocuparse de amigos y socios comerciales muy lejanos. ^{P1/157}

El manejo del ramo de sales

La sal, como hemos dicho, no era sólo un artículo de primera necesidad para los ecuatorianos, sino también un muy importante rubro de ingresos para el erario nacional. La principal tesorería en la recaudación de los impuestos a la sal era la de Guayaquil y por tanto recaía en el Gobernador de Guayaquil y el Tesorero provincial la responsabilidad de esa recaudación. Veamos lo que decía el gobernador Rocafuerte al presidente Flores: "*En cuanto al negocio de sales, diré a Ud. que ayer, después de haber leído el oficio por el cual el ministro me pide un informe circunstanciado sobre esta materia, hice reunir la junta de hacienda; se leyó la ley sobre sales, se discutió largamente el derecho que tiene el gobierno para vender exclusivamente la sal sin participación de ningún individuo: que teniendo el gobierno suficiente sal blanca en Payana y en Santa Helena y Morro para abastecer toda la república, es deber suyo administrarla de su cuenta, pues de este modo gana 14.224 pesos que hasta ahora ha estado perdiendo por omisión, o por la debilidad de prestar oídos a los sofismas del interés individual. Si el gobierno tiene bastantes sales para el consumo anual ¿por qué la ha de comprar a un individuo, perdiendo la suma de 14.224 pesos como lo verá Ud. por el estado que se remite al ministerio? El señor Noboa está en el mismo caso que los señores Ibáñez y Luzarraga, y la única gracia que se le puede hacer, es la de tomar la sal que tiene en depósitos al precio de un real la arroba, deduciéndole como se ha deducido a los otros los derechos de 7 pesos en fanega* que estaban antes establecidos y se pagaban en papeles. Es también muy importante prohibir enteramente la importación de la sal blanca de Payta, el contrabando que se hace en este ramo es horrible, yo creo que algunos diputados tenían interés en esta clase de contrabando, cuando se hizo la ley.*

En fin la acta de la junta de hacienda impondrá a Ud. de los pormenores de este negocio de sales, el único que puede dejar alguna renta, si el gobierno tiene bastante energía para circunscribirse al tenor de la ley, y despreciar los conatos de avaricia y del egoísmo individual de algunos interesados en la continuación de los abusos. El gobierno no puede perjudicarse en tomar en arrendamiento las salinas de Punta Arena en 6.000 pesos, porque no las necesita (...) El arrendamiento de 6.000 pesos es un absurdo, una extravagancia que pondría en ridículo al gobierno. El consumo anual de sales, es de poco más o menos de 1.500 fanegas, las que se pueden comprar en Payana, Morro, Santa Helena, por 4, 5, y 6 reales; suponiendo que se hiciese la contrata a 6 reales que es el precio más subido, el total de las 1.500 fanegas extraídas de las salinas importaría solo la

suma de 1.125 pesos. Si pagando Ud. la suma de 1.125 pesos por la totalidad de sales blancas que necesita el gobierno cada año ¿no sería un absurdo pagar 6.000 pesos?..."^{P1/158} Esta carta de Rocafuerte a Flores es lapidaria en cuanto a los negociados en este ramo. Como veremos más adelante, el contrato con Diego Noboa se realizó, a pesar de la claridad y simples matemáticas de lo indicado por Rocafuerte y la Junta de Hacienda de Guayaquil. Que Luzarraga también estuviera involucrado en el ramo de sales no nos sorprende y nos da una idea de la insospechada extensión de los intereses comerciales de este extraordinario hombre de negocios. Además, obviamente, se ve que primaban los intereses económicos de individuos influyentes y poderosos, por sobre los del interés público de la República.

La Colecturía de Rentas de Guayaquil, por entonces encargada de la comercialización del producto, pidió al gobernador Rocafuerte ser abastecida. El 23 de abril el gobernador Rocafuerte escribía al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil: "Necesitandose con urgencia de proveer de sal la Colecturía de rentas de esta ciudad p^a. el abasto publico, sirvase US. dar las ordenes correspond^{tes}. p^a. Q^e. se aliste y salga mañana indispensablen^e. La Goleta de Guerra Guayaquileña con destino á Punta Arenas de donde deberá transportar d^{ho}. art^o."^{P1/161}

* En esa época la sal se la pesaba en arrobas y 36 arrobas daban una fanega, lo que convierte a esta medida de volumen para gramíneas en una medida de peso, una conversión no muy ortodoxa, pero aplicada en el comercio de la sal en el siglo 19.

Encargo del consulado de los EE. UU.

Con fecha 28 de junio, el cónsul de los EE. UU. Sr. Sweetser, informa al gobernador Rocafuerte que deja encargado del Consulado al Sr. Carlos Luken, vicecónsul y hombre de negocios de la localidad. Este puesto consular comenzaría a tener mayor importancia con la ratificación, canje y puesta en vigor del tratado de comercio y navegación con los EE. UU.^{P1/159}

El Gobierno de Flores y las potencias europeas

Ya hemos visto que desde el Gobierno de Rocafuerte se venía cultivando a las potencias europeas y Flores dinamizó el esfuerzo, pues le interesaba fomentar el comercio. Con Francia se intensificaron las negociaciones y se recibió a un cónsul que ayudó a dar agilidad al proceso de los tratados. Gran Bretaña era un importante socio comercial del Ecuador y también se agilitaron las negociaciones con el Gobierno de S. M. B. a través de Mr. Walter Cope, Cónsul en Guayaquil, al punto que se pudo firmar y poner en vigencia un tratado de comercio apenas a los seis meses de instalado el Gobierno de Flores; sin embargo, una vez ratificado el tratado, el Gobierno ecuatoriano se despreocupó de hacer el canje y cuando los documentos llegaron a Londres, el plazo para el canje había expirado y por lo tanto todo lo actuado se anuló. A pesar de esto, el Ecuador puso en vigencia práctica los términos del ahora inexistente tratado.^{P1/160}

Comienzan los problemas por causa de Santa Cruz

La goleta de guerra chilena "Colocolo" entró a Guayaquil los últimos días de julio con dos novedades: La más grave en términos inmediatos es que a bordo había un individuo atacado de viruela, por lo tanto debía guardar cuarentena; y, la menos grave en términos inmediatos, pero de mucha gravedad a mediano y largo plazo es que el motivo de su entrada era la de exigir que no se le de asilo político al Gral. Santa Cruz, o al menos reunir inteligencia respecto a sus intenciones para con Bolivia, Perú y Chile. El gobernador Rocafuerte pidió al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil ordenar al Capitán del Puerto que, en compañía de un médico, inspeccionen la nave.^{PI/162a} Una vez ordenada la inspección, el Gobernador le comunicó al Comandante de la nave, asegurándole que se la realizaba sólo en beneficio de la salud pública y en base al reglamento de sanidad, y que de comprobarse el contagio, se le prestarían todos los auxilios que pudiera necesitar.

La "Colocolo" estaba infectada y se dio la orden de retirarse a Puná. Sin embargo, el Comandante tenía órdenes precisas de vigilancia de los movimientos de Santa Cruz y sus allegados, así que buscó una salida que no le obligara a retirarse tan lejos, comprometiéndose a enviar al enfermo a Puná. El Gobernador asintió, a pesar de lo que ello significaba, pues si se retiraba la Colocolo a Puná, el enfermo permanecería a su bordo, pero al mandar al enfermo a la población, entonces se aumentaba gravemente el riesgo de contagio. Pero imaginamos que el Gobernador tuvo que aceptar esto ante el peligro de enemistar a los chilenos.^{PI/162b}

Esta nave fue la primera que envió el Gobierno chileno para tratar de mantener controlado a Santa Cruz. Luego de la "Colocolo" vino la goleta Janequeo y después la poderosa fragata "Chile", lo que nos indica que el Gobierno chileno tomaba en serio la amenaza que representaba el "Protector" en exilio.

Situación sanitaria

En el mes de agosto de 1839 apareció en la ciudad de Guayaquil la viruela, que se convirtió pronto en una epidemia que asoló todo el país durante casi un año, hasta que pudo ser controlada por medio de la aplicación de la vacuna, traída del exterior en cantidades suficientes para controlar la epidemia nacional. ¿Fue la Colocolo la fuente del contagio? No hemos encontrado documentos que lo confirmen.

Diego Noboa es duro de pelar - La sal

Para enfatizar lo que ya había escrito al Presidente sobre la sal, Rocafuerte escribe el 7 de agosto. "*Todo cuanto he expuesto sobre la sal se ha verificado con la llegada de la Diligencia* (goleta de guerra), *ha traído de la punta de Santa Elena 52 fanegas de sal blanca superior que puesta en Guayaquil sale al gobierno a menos de un peso, porque la fanega solo cuesta en Santa Elena de 3½ a 4 reales, mientras Noboa exige por su sal, que es de inferior calidad, 10 pesos por fanega; de oficio comunico estas noticias y digo que más vale pagar a Noboa los 5.000*

pesos que pide por el arrendamiento de las salinas de Punta Arenas, que sacar este ramo a remate".^{P1/163} Rocafuerte se había inteligenciado sobre el negocio de la sal y estaba consciente de que, para que funcione el estanco, era necesario eliminar la competencia y venta directa de los productores independientes. No se tendría problemas con Ibáñez y Luzarraga, los otros productores importantes, pero sí con Diego Noboa, el administrador de la obra pía de las Srtas. Robles.

El 21 de agosto de 1839, el gobernador Rocafuerte escribió la siguiente carta al Ministro de Hacienda, reportando sobre reunión que había tenido con Diego Noboa: "*... llamé al Señor Diego Noboa para hacerle presente que el Ejecutivo convenía en admitir sus propuestas para el arrendamiento de sus salinas con la excepcion que en lugar de los 5.000 pesos anuales que habia pedido por la pension conductiva de ellas, se le abonarian 4.500 pesos, á lo que se denegó, esponiendo que él habia pedido por el arrendamiento 6.000 pesos; que la Junta de hacienda habia opinado 4.000 pesos, i que últimamente se habia convenido con la Gobernacion en el término medio de 5.000 pesos, la que asintió á esta propuesta elevándola al Supremo Gobierno, por parecersele que era de mui poca entidad para el erario la diferencia de 500 pesos cuando de ello resultan MAYORES VENTAJAS pudiendo disponer absolutamente del ramo según mejor le pareciese, sin trabas ni rivales ni competidor alguno...*"^{P1/164}

Rocafuerte recibió la autorización para celebrar el contrato con Noboa y manifestó al Presidente que haría producir al ramo de 70 a 80.000 pesos si le aceptaban las siguientes condiciones: 1) Que se le faculte para administrar el ramo como si fuera su propiedad; 2) Poder nombrar a todos los empleados; y, 3) Asignar buenos sueldos a los empleados. A esto se agregaba la necesidad de contar con un Resguardo (de rentas internas y de aduanas) bien organizado, activo y siempre ambulante.^{P1/165}

Las negociaciones con Noboa no habían sido como las quería Rocafuerte y, el 18 de septiembre le escribe a Flores: "*Diego Noboa es muy duro de pelar, en punto de judaísmo pecuniario, Manuel Espantoso a su lado es un niño de escuela, ¡qué trabajo me ha costado llegar a formalizar la contrata de arrendamiento! Si no me hubiera puesto tan brabo como me puse, aún no estaría terminado este negocio; gracias a Dios queda enteramente arreglado el ramo de sales, como lo verá Ud. por la correspondencia oficial. En estos nuevos arreglos he consultado a Ramos, a Luzarraga, y a todos los que tienen conocimientos prácticos del negocio de sales para mejor asegurar el éxito de la nueva organización del ramo...*"^{P1/167}

De esta manera se comenzaría el período de los 1840s con uno de los rubros de ingresos locales más importantes para el país, debidamente "arreglado" para rendir óptimamente. Sin embargo, como lo veremos en la historia, se dieron frecuentes problemas con el contrabando, con el transporte del producto y con los administradores de los puntos de venta.

Más problemas por el asilo al Gral. Andrés de Santa Cruz

El 20 de agosto de 1839 el Encargado de la Legación del Perú en Guayaquil presentó al Gobernador una denuncia de que la fragata mercante nacional "Wagram", conocida antes como la "Edmon", estaba enganchando personal en el puerto y armándose con fines de agredir al Perú. El encargado de la Legación fue específico en citar como responsables de estos aprestos a los asilados peruanobolivianos residentes en el puerto y acusó al Capitán del Puerto de ser el autor material del enganche del personal. El encargado de la Legación, Javier Espinar, consideró a la fragata mercante como un "buque de guerra de calidad".^{P1/168} El gobernador Rocafuerte ordenó de inmediato al mayor de Marina, TNNV Agustín Oramas, que realice una inspección. El Mayor encargó la inspección al acusado Capitán del Puerto. Al mismo tiempo, el Gobernador llamó a declarar al Sr. Manuel Ibáñez, quien había fletado el buque. Cuando compareció el Sr. Ibáñez y hubo concluido la inspección por parte del Capitán del Puerto, el Gobernador recibió sus declaraciones ante el notario, Juan Gaspar de Casanova, quien registró la diligencia en su protocolo.^{P1/169}

El Sr. Ibáñez declaró que el buque lo había fletado para llevar productos que habían salido de la Aduana de Guayaquil así como para recoger sal en la Punta de Santa Elena, con destino al puerto de San Buenaventura, en el Chocó. Declaró que la tripulación de la nave era la necesaria para su navegación.

El Capitán del Puerto declaró que había realizado la inspección y que el capitán del buque se había sorprendido cuando le dijo la razón de la visita. Indicó el capitán que la tripulación, cuya lista adjunta, es la necesaria para maniobrar este buque de más de 400 toneladas. En cuanto a los cañones de abordo, el capitán indica que son diez carronadas de hierro, de bajo calibre, que son parte del buque y que vinieron con él y no se han instalado en este puerto, como denuncia el Sr. encargado de la Legación del Perú.

El Gral. Wright, firmando como comandante general de Marina y no como Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil, pasa al Gobernador copia del informe del Capitán del Puerto, avalándolo, así como la lista de la tripulación de la "Wagram".^{P1/170 y 171}

El Capitán del Puerto había quedado indignado por la temeridad de la denuncia del encargado de la Legación peruana y, con fecha 23 de agosto, el general Wright pasa una carta al Gobernador en que cita al Capitán del Puerto protestando enérgicamente por ese atentado a su honor. No le ha sido comunicado el resultado de las investigaciones del Sr. Gobernador y quiere vindicarse.^{P1/172}

El problema en Pasto se complica

El Ministro encargado de Guerra y Marina escribe, con fecha 23 de agosto, una nota al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil en la cual le comunica que la situación en Pasto, que se consideraba superada, se ha vuelto a complicar y que es necesario que el Cmdte. Gral. tome todas las medidas para asegurar la paz en su

distrito. Además indica que se debe mantener "siempre prontos y en disposicion de marchar las compañías que se señalan en mi nota de 7 de julio ppdo".^{P1/173}

Tratado con México

La Gaceta del Ecuador, en su Número 303 del 8 de septiembre de 1839, publica el "Tratado de paz, amistad, comercio y navegación entre la República del Ecuador y la de México". El art. 4º del Tratado dice: "Los ciudadanos de ambas Repúblicas podran ir libremente con sus buques y cargamentos á todos los lugares, puertos, surjideros y ríos de la una ó de la otra, en que actualmente se permite ó en lo venidero se permitiere entrar á los súbditos y buques de la nacion mas favorecida: no pagarán otros derechos ó emolumentos, que los que pagare esta misma nacion mas favorecida, y gozarán de todos los derechos, privilejos y esenciones que ella gozare con respecto á comercio y navegacion, sometiéndose siempre á las leyes y usos establecidos". El art. 5º dice: "Será permitido á los comerciantes, comandantes ó capitanes de buques, y demás ciudadanos de ambas partes contratantes, el libre manejo de sus negocios por sí mismos en todos los puertos y lugares sujetos a la jurisdicción de una y otra, así respecto de las consignaciones y ventas de sus efectos y mercaderías, como ciudadanos del país en que residan. La libertad de entrar y descargar los buques de que habla este artículo, no se entenderá que autoriza el comercio de escala y cabotaje, permitido solamente á los buques nacionales". El art. 7º dice: "Los ecuatorianos en México y los mejicanos en el Ecuador, estarán esentos de todo servicio forzoso militar de mar ó de tierra; no se les impondrán especialmente á ellos, préstamos forzosos, y su propiedad no estará sujeta á otras cargas, requisiciones ó impuestos que los que se paguen por los nativos del país en que residan". Continúa el Tratado tocando temas marítimos en los artículos 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 23, 24, 25, 26, 27, 28 y 29. De especial interés es el art. 16 que dice: "Los buques de las partes contratantes que entren en los puertos de alguna de ellas, no pagarán otros ni mas altos derechos ó impuestos, por razon de toneladas, fanal, emolumentos de puerto, práctico, cuarentena, salvamento en caso de avería ó naufragio, ú otros semejantes generales ó locales, que los que actualmente pagan ó en adelante pagaren en los mismos puertos los buques de la nacion mas favorecida...".^{P1/174} Del Tratado, un importante número de artículos tiene que ver con el comercio y la navegación. Interesante es que en todos los tratados que hemos examinado, figura discretamente el término "nación más favorecida" en el texto de los artículos, pero no hay tal designación de manera específica. La condición de nación más favorecida era algo que siempre exigía el Gobierno de los EE. UU., pero obviamente no pueden ser todas las naciones con que se comercia "más favorecidas", porque entonces no habría tal.

El Tratado tiene 37 artículos y fue firmado y ratificado por el presidente Flores el 31 de mayo de 1839. Es importante anotar que el Presidente, de acuerdo con el art. 43, atribución 7º y art. 62, atribución 6º de la Constitución, podía ratificar tratados

de manera temporal, hasta que lo hiciera el Congreso en período de sesiones. Estas atribuciones permitían dar vigencia inmediata a los Tratados condicionados a la aprobación del siguiente Congreso, pero se corría el riesgo de que el siguiente Congreso no lo ratificara, como en efecto así ocurrió con el Tratado suscrito con los EE. UU., que lo ratificó un Congreso no sucesivo a la firma y por tanto su vigencia en Ecuador fue ilegal por algunos años.

Algo poco conocido del proceso de negociación de este Tratado es que en él participó activamente don Manuel Antonio de Luzarraga, quien pudo aportar a las negociaciones como ex-marino y como comerciante.

La Aduana y el reglamento de puerto que no lo era

Hemos visto con anterioridad que el gobernador Rocafuerte le había dicho al presidente Flores que era necesario establecer un nuevo reglamento de puertos, pero el presidente tenía otras preocupaciones. La forma en que Rocafuerte logró este reglamento, aunque con otro nombre, fue de la manera que lograría muchos de sus propósitos: A través de la Junta de Hacienda de Guayaquil. Antes de ver lo que sucedió debemos anotar que los puertos estaban reglamentados dentro de las Ordenanzas de la Armada Naval (que ya hemos visto), y por lo tanto no era fácil hacer cambios operativos. Es importante anotar que el interés de Rocafuerte no era en realidad el hacer cambios operativos al puerto por sé, sino en su manejo frente a la Aduana. Eso lo consiguió con el reglamento que logró sea aprobado. Veamos lo que sucedió:

En Junta de Hacienda del 8 de agosto de 1839 se trataron algunos puntos relacionados con el comercio y también se presentó " ... *un proyecto para el mejor arreglo que deben observar los capitanes de buques comerciantes que lleguen á este puerto, y discutidos escrupulosamente todos sus artículos acordaron se elevase al Supremo Gobierno para su aprobacion informándole que la junta consideraba muy á propósito para evitar el fraude y contrabando que por falta de los requisitos en él prevenidos, se cometía con frecuencia*". Este "arreglo" era el reglamento de puerto, pero disfrazado para engañar a aquellos que no querían que se toque el tema aduanero. El título del proyecto era: "*Reglas para el gobierno de los capitanes de buques que hagan este comercio*".^{P1/175} Comienza hablando sobre los capitanes, pero pronto pasa a su objeto, que es el de evitar el contrabando a través de la obligatoriedad de cumplir ciertos requisitos en cuanto a la carga y su manifiesto.

Buque de guerra tratado como mercante por la Aduana

Las medidas de control de buques ordenadas por el Gobernador y el Administrador de Aduana se podían salir un poco de las manos de los funcionarios y llegar a límites absurdos. Un ejemplo ocurrió el 16 de septiembre cuando, luego de entrada al puerto y fondeada la goleta de guerra "Diligencia", le pusieron a bordo un custodio del Resguardo de Aduana. Esto indignó a su Comandante, quien puso una

protesta formal al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil, el que a su vez la pasó al Gobernador. El 19 del mismo mes contestaba Rocafuerte: "La Gob^{on}. queda instruido por el oficio de US. de 16 del presente en que se sirve transcribirle el pasado á US. por el S. Comand^e. de la Goleta de Guerra Diligencia de los sentim^{tos}. de honor, y delicadesa de que se haya animado este jefe y de que jamas ha dudado la Gob^{on}. y que por tanto se dictarán las ordenes convenientes p^a. que en lo sucesivo no se ponga a bordo de ningun buque de guerra custodia alguna".
PI/176

Derechos de piso y de malecón

La Gaceta del Ecuador N° 305 del 22 de septiembre de 1839 informaba la siguiente novedad en el Despacho de Hacienda: "Comunicación de la Gobernacion de la Provincia de Guayaquil, acompañando copia del acta de la junta de hacienda sobre varios arreglos importantes al comercio de esa plaza". En efecto, se trataba de la Junta de Hacienda del 22 de junio de 1839 y que recién se reportaba en la Gaceta. En esa sesión se conoció el informe de la comisión del comercio sobre los derechos de piso y malecón, que gravaba los equipajes y botijas vacías, derechos que se consideraban onerosos. Otro punto tratado fue el del manejo de las cuadrillas de la Aduana, encargados de la descarga y manipulación de los bultos. También trattaron otros temas afines. La Junta que se había reunido el día 17 de junio había nombrado una comisión para estudiar el asunto de los derechos mencionados y otros puntos de interés. Esta comisión presentó en su informe una tarifa que consideraban adecuada. La Junta aprobó las sugerencias de la Comisión, salvo el 4º punto que trataremos enseguida, y resolvió pasarle estas sugerencias al Sr. Ministro de Hacienda para que las legalice en forma de reglamentos. El Reglamento Interior para la Cuadrilla de la Aduana tenía a mejorar el manejuleo de la carga por parte del personal. El Ministro se dio por enterado con la observación de que "... la junta de Hacienda ciñéndose á los arreglos que puedan hacerse sin contrariar las leyes, y teniendo presente que la autorización concedida al Poder Ejecutivo por el último Congreso es reducida á asuntos particulares y con la traba de bases que dejó establecidas". Esta confusión de palabras lo que decía es que la elaboración de reglamentos tenía que ajustarse a disposiciones Constitucionales. Esto tenía el objeto de frenar un poco el ímpetu del gobernador Rocafuerte, que como ya era normal para él, andaba mucho más rápido que la burocracia quiteña.

Un "wharf" para Guayaquil

El punto 4º del informe de la comisión nos interesa mucho y lo veremos en su totalidad: "... y leídos unos y otros merecieron la aprobacion de la junta: y solo en la 4º observacion del informe acerca de la construccion de un Wharff(muelle) y camino de hierro hasta la aduana, tocaron con la dificultad que habia en el dia para llevar á cabo esta obra, á causa de hallarse el Tesoro sin fondos para que pueda el Gobierno costearlo por sí; por cuya razon, acordaron que se invitase al

público por medio de carteles á efecto de que algunos empresarios hagan sus propuestas, facilitándoles para una empresa sumamente útil el producto del derecho de pescante, que desde el 1º del inmediato mes de Julio se adjudicará exclusivamente á este objeto, con la precisa condicion de que el comercio continuará gustoso en el pago del referido derecho, siempre que sus fondos se depositen en manos de un particular, para que no puedan distraerse por ningun insidente en otro gasto, sea de la naturaleza que fuere, y con solo el gravámen de pagar medio real hasta el peso de dos quintales, y el de un real de nueve arrobas para arriba: y en seguida nombraron al Sor. M. A. Luzarraga para depositario de dichos productos á efecto de que los reuna y conserve para el objeto indicado".

^{P1/177} Esta parte del informe era de mucha importancia para el comercio, pues un muelle bien construido y equipado, con pescante y camino de hierro, era valiosísimo para facilitar la descarga de los buques mercantes que llegaban a Guayaquil. Más adelante veremos cómo se fueron desarrollando estas aspiraciones. La Comisión presentó la tarifa de la cuadrilla en un informe de siete puntos que demostraba ser muy bien concebido por los miembros de la comisión.

Puertos peruanos abiertos a buques españoles.

El Perú, siempre atento a los movimientos de sus vecinos en cuanto al comercio y la navegación, siguió rápidamente la iniciativa ecuatoriana. Para el 2 de octubre de 1839, los buques mercantes españoles eran oficialmente bienvenidos en los puertos peruanos. ^{P1/178} Esto, lejos de crearnos competencia, fomentaba para beneficio mutuo la venida de mercantes españoles, pues el Callao era un puerto de enorme importancia para los ibéricos, mientras Guayaquil era secundario. Interesantemente, pasarían algunos años todavía para que España reconociera la "independencia" del Perú.

La goleta "Gracia del Guayas"

En la Gaceta del Ecuador, N° 308 del 13 de octubre de 1839, se publicó esta comunicación del Despacho de Guerra y Marina al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil, ordenando la venta de la goleta de guerra "Gracia del Guayas".

"En vista de la apreciable comunicación de US. de 2 del que rije, n° 43, relativa a la propuesta que US. hace al supremo Gobierno, de acuerdo con el Sor. Gobernador de esa provincia, para que se venda la goleta de guerra Gracia del Guayas en el estado en que se halla, a fin de que ese producto sirva para construir otra con mas capacidad i utilidad al servicio: S. E. el Presidente aprueba esta medida debiendo dicha venta verificarce en pública subasta en el estado en que se encuentra la precitada goleta; recomendando a US. que toda la cantidad que resulte de su venta sea depositada en la Tesorería de ese distrito para poder servir a la construcción de otro bajel...". ^{P1/181} Ya nos habían dicho claramente que la "Guayaquileña" estaba en malas condiciones y ahora nos hablan de rematar la "Gracia del Guayas" en el estado que se encontraba (que se supone era de marcado

deterioro). La goleta salió al remate, pero nadie se interesó. Veremos más adelante su triste destino.

Cambio de parecer sobre el puerto de El Pailón

Después de haber apoyado la apertura del puerto del Pailón, como ya hemos visto, una vez gobernador de Guayaquil el Sr. Rocafuerte cambió de opinión, pues tenía a la vista los efectos que ese centro legalizado de contrabando causaba sobre la Aduana de Guayaquil. El Pailón seguía siendo un puerto sin comunicación al interior o a cualquier punto de importancia en la costa. El método de contrabando aplicado en El Pailón era el de trasbordar mercancías extranjeras a buques de cabotaje y luego introducirlas en los puntos costeros como ya nacionalizadas. Esto era una aplicación de lo que hoy llamaríamos "contrabando científico", pues tal cual estaban conformadas las leyes a ese momento, esto era perfectamente legal.

Con fecha 16 de octubre de 1839 Rocafuerte le escribe al presidente Flores: "*El puerto del Paylon es un nuevo motivo de inquietud para esta gobernación, el comercio de este puerto está paralizado porque todos especulan sobre la libre introducción de mercancías por aquel punto, lo que dejará esta aduana sin entradas, y el gobierno sin recursos para llenar sus obligaciones. Los comerciantes que piensan, proveyendo los males que amenazan al comercio del Ecuador, elevan por este correo una representación al gobierno, pidiendo que se cumpla la ley, impidiendo la introducción de efectos por el Paylon, hasta que el puerto esté formado, el camino concluido, a satisfacción del gobierno, y publicado su decreto de aprobación, para que puedan los negociantes dirigir sus empresas por esta vía*". Luego de dicho esto, echa la culpa de todo al Congreso y al mismo tiempo demuestra que no hay egoísmo en el pedido del comercio de Guayaquil: "*El último Congreso que ha estado compuesto de egoístas, fanáticos, y torpes representantes, (...) dio un golpe mortal a la existencia del estado, con la indiscreta exención de derechos de toda clase al puerto del Paylon. La apertura y habilitación del puerto de Paylon es de suma importancia y utilidad al Ecuador, y en eso todos convienen; la indiscreción consiste en la libertad de introducir por allí mercancías sin pagar derecho...*"^{P1/182}

Irisarri se une a la lucha contra el puerto de El Pailón

Quien manejaba las subvenciones del Gobierno a La Balanza era el gobernador Rocafuerte. Como el Gobernador se manifestó públicamente contra el puerto del Pailón, Irisarri fue consecuente y volcó todo su apoyo a la cruzada del Gobernador y del comercio de Guayaquil para cerrar ese puerto.

En La Balanza N° 5 del 2 de noviembre de 1839 se publica la reproducción de un artículo del periódico quiteño "El Sufragante", que elogia al puerto de El Pailón. Irisarri se encarga de ridiculizarlo muy bien con su modo satírico y burlón, pero largo y cansado. Acto seguido, publica la representación del comercio de Guayaquil al Presidente, pidiendo la clausura de ese puerto. Esta representación es respaldada

por Irisarri de manera indirecta, pues como buen periodista no podía dejar de pretender ser imparcial. Algo de interés para los argumentos a favor de la apertura de ese puerto lo encontramos en el considerando 2º de la ley de apertura que dice: "*Que dicha compañía tiene ya tan adelantada la apertura del citado camino, que su pronta conclusión no puede dilatar mucho tiempo...*". Lo cual era totalmente falso, como veremos más adelante.^{P1/189}

Argumento para el cierre del puerto de El Pailón

Una extensa carta fechada 27 de noviembre de 1839 sirve a Rocafuerte para comunicar varios asuntos al Presidente, entre ellos la insistencia del cierre del puerto del Pailón. Rocafuerte hace una explicación de la situación fiscal al momento y dice: "*Si Ud. no revoca la orden que ha dado para que siga habilitado, como lo está, el puerto del Paylon, vaya Ud. meditando como podrá llenar el gran déficit que van a dejar las rentas de esta provincia (...) Si no revoca Ud. la orden sobre el puerto del Paylon, Ansoategui no podrá percibir nada, porque él se cobra del producto de los derechos que causan las importaciones, y no habiendo importaciones, nada puede adelantar*".^{P1/194}

Rocafuerte era insistente cuando se proponía algo y no dejaría en paz al presidente Flores hasta que lo lograra. En carta del 11 de diciembre, le insiste: "*También contribuye mucho a entorpecer el crédito del gobierno y el giro comercial, la indiscreta exención de derechos que se ha concedido a las mercancías que se importen por el Paylón, esta franquicia anula las rentas de la nación, y paraliza el comercio de las provincias del sur, sin que las del norte saquen mayor ventaja de esta anarquía financiera*" Y algo más grave: "*Me han asegurado (¿será veraz esto?) que han introducido ya por ese boquerón, dos cargamentos de sal (...) sin entradas de sal ¿cómo viviremos? ¿cómo pagaremos las listas militar y civil?...*".^{P1/197} Rocafuerte le pintaba al Presidente un trágico panorama financiero.

Un viaje en el tiempo

El periódico La Opinión del miércoles 16 de octubre de 1839 tenía esto que decir sobre Guayaquil: "*Por otra parte, Guayaquil que por su posición geográfica, su astillero, la seguridad de su ria, y la nobleza de sus frutos, estaba llamada á ser el primer puerto del Pacífico, aún la vemos á los diez y nueve años sin astillero, sin buques en su bahía, sus frutos abatidos, la riqueza y el comercio en pocas manos, subyugada por una policía vejatoria, y para colmo de sus desgracias, diezmada por una peste*".^{P1/183} ¿Existían acaso en esa época los viajeros del tiempo? Esta descripción de las circunstancias de Guayaquil en 1839 son pasmosamente similares a las del Guayaquil del siglo 21. ¿Es esto una demostración de que, en casi 200 años, no hemos aprendido absolutamente nada de las experiencias del pasado?

La goleta de guerra "Diligencia" requiere más arreglos

Como hemos visto, la goleta "Diligencia" era en único buque activo que le quedaba a la Marina, pero tenía problemas por falta de mantenimiento adecuado. Cuando entró a parrilla para reparación, se encontró que los daños eran mayores a los previstos y el Cmdte. del Distrito pidió ampliar el presupuesto. El Gobernador le contesta el 17 de octubre con el siguiente tenor: "*Habiéndose puesto en conocimiento de la Junta de hacienda la nota de US. 10 del que rige, en la que manifiesta que posteriormente se van descubriendo algunos daños mas que se encuentran en la goleta de Guerra Diligencia, y que para su reparo es indispensable aumentar sus gastos ademas de los que se han determinado; acordó que para resolver nuevamente se presente el presupuesto que corresponde. Lo digo á US. para su conocimiento y en contestación á su nota citada*".^{P1/184}

Elecciones de 1839

Para fines de 1839 se comenzó a discutir sobre las elecciones de funcionarios locales. Los periódicos "El Sufragante" y "El Popular" de Quito y "La Opinión" de Guayaquil habían escrito algunos artículos sobre elecciones, en los cuales criticaban anticipadamente la injerencia directa del Gobierno en el proceso, influenciando a los electores. La polémica era si las elecciones serían libres o no. Irisarri tomó la defensa del Gobierno y con su característica vehemencia decía en el N° 2 del Tomo I de "La Balanza", del 12 de octubre de 1839: "... elección que no es libre no es elección, porque solo se elige cuando hay libertad". Más adelante: "Veamos pues, lo que la lei ordena, y veamos lo que la política exige en la misma materia. La lei manda que la elección sea libre, que nadie ataque la libertad de los electores; y esta lei es justa y es política, porque no hai verdadera política que no sea justa. Pero esta lei no prohíbe (...) ¿Prohibe la lei al Presidente de la República, á los comandantes de cuerpos militares, el interesarse en las elecciones, y el influir en ellas? Nosotros no encontramos la prohibición en la lei, ni hallamos la razón en qué pudiera fundarse semejante principio. Si tal cosa se estableciese, el Presidente, los gobernadores, los jenerales, los comandantes de los cuerpos, perdían sus derechos de ciudadanía...".^{P1/180} Esto nos da una idea de como ha evolucionado el criterio de derecho electoral y la ética que se aplicaba entonces. Triunfaría la posición del Gobierno respaldada y aupada por Irisarri, y eso conduciría al terrible problema que se dio en el Congreso de 1841 con la descalificación de los diputados de la provincia de Cuenca, por la ingerencia del Gobierno en su elección.

El asunto de las elecciones estaba candente en Guayaquil y se circuló al menos dos impresos que criticaban el voto militar. Debemos recordar que "el militarismo extranjero" del que se acusaba a Flores era un punto políticamente delicado en el país y por lo tanto tenía que ser manejado con mucho tino. Como veremos, el voto militar en esta elección de electores y funcionarios locales no fue manejado con

tino alguno y se impuso de una manera grosera. Si bien el Gobierno había dictaminado que el voto de los militares era válido, este dictamen no convenció al pueblo por cuanto servía a sus propios intereses. Los opositores al Gobierno no podían dejar pasar la oportunidad de criticarlo y así se hizo en al menos un anónimo. Irisarri contestó el anónimo en La Balanza N° 3 del 19 de octubre de 1839: Veamos el texto de uno de los impresos: "*El público ha visto con la mayor sorpresa que la compañía veterana de artillería, marchó formada en pelotones, á sufragar en la mesa de las elecciones de la parroquia del Centro, y que lejos de ser rechazadas, se han admitido sus votos. Esa es la mesa en que se halla de testigo el Secretario del Comandante Jeneral, uno de los propuestos electores. ¿Puede darse un descaro mas escandaloso?...*" A lo que Irisarri contestó extensamente como era su costumbre: "*En este momento ha circulado un papelucho con el objeto de alarmar al público, porque en las presentes elecciones se han admitido los sufragios de los soldados que tienen los requisitos que exige la Constitución para ser ciudadanos activos en la República (...) La resolución que dictó el Supremo Gobierno en 21 de agosto último, declara que los jefes y oficiales y demás militares tienen derecho á elegir y ser elegidos siempre que reunan los requisitos que exige la Constitución...*".^{P1/185}

Irisarri no sólo contestó los impresos sino que trató el tema extensamente en editoriales para justificar lo dispuesto por el Gobierno. (En esta época La Balanza era subsidiada por el Gobierno).

En carta del 23 de octubre, Rocafuerte le comunica a Flores que Vicente Ramón Roca entró en el Concejo Municipal de Guayaquil y exigió se lo nombre scrutador de las elecciones, a lo que accedió el Corregidor "por debilidad". Se hizo el escrutinio de "*los votos de ciudad vieja, y la mayoría de votos la obtuvieron los enemigos del gobierno, Galecio, Isquieta, Terranova, Suárez, Concha, Estrada, Coronel, Lorenzo Garaycoa, y Suárez...*".^{P1/187}

Para contrarrestar las acusaciones contra "el voto militar", Irisarri aprovechó que muchos sacerdotes estaban promoviendo candidatos desde los púlpitos. En La Balanza N° 4 del 26 de octubre de 1839 editorializa: "*Una minoría despreciable trabaja en las presentes elecciones, llamándose el partido de los Católicos, y constituyéndose en oposición de otro que justamente se denomina, el de los Amigos del Gobierno y de la ley, y se compone de todas las autoridades y empleados públicos, de la parte más distinguida del clero, de los hombres de saber, de honrados padres de familia, y de toda la multitud piadosa y republicana. Sus intenciones y conducta son muy cívicas y muy puras, y tienen por objeto el bien de la sociedad, mientras que el diminuto bando adverso se halla compuesto de elementos contrarios. Su caudillo (Vicente Ramón Roca) es un cismático rebelde, y constante enemigo del poder temporal: le siguen una mínima y obscura parte del mismo clero, aspirante y enemiga de la Iglesia y del Estado...>.*" Y se

refiere a varias cartas desde Cuenca que dice tener a la vista, que le dicen "que se lamentan las maniobras que se han puesto en juego en las últimas elecciones por algunos individuos del clero, que han ocurrido, sin ningun miramiento á su elevado carácter, a aquellos medios de seducción mas reprobados por la moral y la política (...) El púlpito es la cátedra de la moral y del evangelio (...) Tendriamos dificultad en creer lo que nos refieren las cartas de Cuenca, si no hubieramos visto reproducirse en esta Ciudad (en Guayaquil) escenas casi iguales á aquellas...".

^{P1/186} Ciento es que el clero emitía su opinión política de forma inadecuada utilizando los púlpitos, pero en el contexto de la época no era distinto a lo que hacían los empleados del Gobierno. Por supuesto, para Irisarri y el Gobierno, todo cura que no estuviera de acuerdo con ellos era automáticamente "de la oposición".

Ataque al Clero por las elecciones

Ya hemos visto que Irisarri, en parte en retaliación al reclamo por el voto militar, había iniciado un ataque al clero por influir también en las elecciones. El ataque se había iniciado contra el clero de Cuenca, pero ahora lo ampliaba al de Guayaquil y su provincia. En La Balanza N° 9 del 30 de noviembre de 1839 se publica una comunicación del procurador municipal del Morro, denunciando que el cura había pedido votar por una persona en particular, y por ello pedía la nulidad de la elección.

El Ministro de lo interior escribe con fecha 20 de noviembre al Gobernador de Guayaquil indicándole que "Se ha informado al Poder Ejecutivo que en las últimas asambleas parroquiales han influido activamente los eclesiásticos con el pretexto de que trataba el Gobierno de destruir la sacrosanta religión de Jesucristo..." y pedía que tome las medidas del caso e informe.^{P1/196}

"La Opinión" vs. "La Balanza"

Vicente Ramón Roca había iniciado la publicación, supuestamente anónima, de un nuevo periódico denominado "La Opinión", dedicado a darle contra al Gobierno de J. J. Flores. La anonimidad no se pudo mantener por mucho tiempo y en breve se hizo público que Roca era el financista y director de opinión del medio. De inmediato, Irisarri, seguramente mandado por el gobernador Rocafuerte, sino por el mismo presidente Flores, comenzó una feroz campaña en contra del nuevo medio. La Opinión había atacado la injerencia gubernamental en las elecciones e Irisarri, por supuesto, salió a defender esa injerencia. La Opinión atacó fuertemente al "extranjero" presidente, y La Balanza lo defendió a rajatabla, usando no sólo la fluidez de la pluma de Irisarri, sino también todos los argumentos legales de los derechos adquiridos por los militares de la independencia en virtud de disposiciones constitucionales. En los N°s 6, 7 y 8 de La Balanza, Irisarri daría rienda suelta a toda su habilidad periodística para atacar directamente a Roca y tuvo el placer de anunciar el retiro de su oponente, sintiéndose triunfador.^{P1/190 y 191}

El 27 de noviembre decía Rocafuerte a Flores, con cierta fruición: "La última Balanza ha dado un golpe mortal a Roca, me dicen que está furioso, se ha vuelto un tigre que ruge desesperado en la obscura selva, él no esperaba, que los insultos, mentiras, y desvergüenzas, que tuvo la desfachatez de estampar en el último número de *La Opinión*, se le contestase de un modo tan energético, tan pungente, tan terminante y victorioso. A nadie se le ha puesto tan oportunamente una fuerte mordaza, como la que La Balanza ha puesto a este ingrato e insolente ambicioso".^{PI/194}

Irisarri ganó fácilmente la batalla periodística y pasó a figurar prominentemente en la lista de enemigos de Vicente Ramón Roca, pero las opiniones sobre el "extranjero", el militarismo extranjero y el manejamiento de las elecciones que se repetiría hasta la salida de Flores, quedaron en la mente de los que habían leído "La Opinión". Roca no intentó publicar otro periódico, pero esta experiencia y la nueva humillación proferida por Irisarri lo marcaron más profundamente, exacerbando su odio personal contra Flores y Rocafuerte. Roca, que por entonces era un acaudalado comerciante, dedicó su fortuna a la destrucción de su enemigo, al punto que, cuando bajó del solio presidencial, su fortuna era nula y, en la pobreza, tuvo que trabajar hasta su muerte como dependiente en el almacén de uno de sus hermanos. Cuando triunfó la Revolución Marcista y Roca fue uno de los triunviros, Irisarri, que para entonces estaba en Quito al servicio del Gobierno en la publicación de "La Concordia", puso pies en polvorosa y se instaló en Pasto, fuera del alcance de Roca, para criticar al nuevo Gobierno.^{PI/200}

Proyectos de reglamentos para el Resguardo y la Aduana

Rocafuerte no se quedaba tranquilo y siempre quería mejorar los mecanismos de control de la Aduana. El 23 de octubre le escribe al Presidente: "Va por ese correo un proyecto de reglamento para el resguardo (de Aduana) y otro para el arreglo de la aduana, ambos son muy útiles y podrán ponérselos en planta en el próximo enero...".^{PI/187}

Billetes de crédito para el pago de la alcabala de venta de buques

En la Gaceta del Ecuador, N° 310 del 27 de octubre de 1839, se publica una resolución del poder ejecutivo que beneficiaría a los armadores de buques. Por pedido del Sr. Ibáñez (dueño de salinas y armador), el gobernador Rocafuerte pidió a su vez al Ministro de Hacienda que se permitiese que el pago de las alcabalas por la venta de buques se pueda hacer en billetes de crédito y no únicamente en efectivo. El Ministro hizo una consulta inmediata al Presidente, pues la respectiva ley no contempla este caso y el Ejecutivo resolvió que se admitiera el pago con billetes de crédito, con el fin de fomentar la actividad naviera. Este fue un buen paso que a su vez activaría la negociación de esos instrumentos de crédito.^{PI/188}

Fin temporal a la insurrección en Pasto

El General Pedro Alcántara Herrán había enfrentado la situación de la insurrección de Pasto y el 10 de octubre creyó que había dominado la situación, por lo que emitió una proclama que fue publicada en la Gaceta N° 310. En ella decía: "NO MAS FRAILES: NO MAS FANATISMO" lo que por cierto era inflamatorio. En poco tiempo se reanudaría la revolución y arrastraría al Ecuador a la intervención en un asunto interno de la Nueva Granada.^{P1/188}

Ley de apertura del río de Puebloviejo

Se había emitido una ley para la apertura del río de Puebloviejo, la cual concedía un contrato por sesenta mil pesos para ejecutar la obra. Enterado el gobernador Rocafuerte de esa ley, la suspendió, pues consideraba que la obra se podía realizar con un costo no mayor a los seis mil pesos.

El periódico "La Opinión" lanzó un ataque al Gobernador por esa paralización, a lo que Irisarri respondió con un artículo largo, explicitorio e insultante, en el N° 5 de La Balanza. Rocafuerte estaba facultado para suspender la obra amparado en el art. 117 de una ley publicada el 11 de marzo de 1825 que le permitía "... *diferir la ejecución de cualquier orden superior, entre otros casos, cuando no está comunicada como corresponde, y cuando se teman de ella probablemente graves males que el Superior no haya previsto...*"^{P1/189}

Aviso: Nuevamente a remate la goleta "Gracia del Guayas"

En el N° 5 de La Balanza se publicó un aviso que decía: "*La Goleta Gracia del Guayas se pondrá nuevamente en subasta pública, para los días siete, ocho y nueve del mes presente en la puerta de la Gobernacion, adonde podrán concurrir las personas que quieran hacer postura, debiendo ser rematada el último día á las tres de la tarde en el mejor postor: mientras tanto, su inventario y avalúo quedarán en la capitania del puerto para que los que gusten puedan imponerse allí de ellos, pasando igualmente á bordo del buque para examinar el estado en que se halla*".^{P1/189} Nuevamente el remate no tuvo éxito y la goleta permaneció anclada.

La Marina de los EE. UU. en 1833.

El mismo N° 6 de La Balanza nos trajo una interesante nota sobre la fuerza de la Armada de los EE. UU. en el año de 1833. La Marina constaba de 51 buques de guerra y el número de personas empleadas en ese servicio era de 5.993.^{P1/192}

La Marina Española en 1830.

Para 1830 la otra poderosa Armada de España estaba reducida a pocos buques de línea y más buques menores. Veamos un interesante cuadro comparativo de su evolución:^{P1/201}

Situación de la Armada Española	1758	1788	1808	1830
---------------------------------	------	------	------	------

Navíos de línea	44	64	42	6
Fragatas	19	43	30	12
Otros buques	22	60	74	94
Totales	85	67	146	112

Otro cuadro comparativo de las marinas europeas entre 1824 y 1830 es de interés para nosotros, pues estos buques tenían como una de su principales misiones la protección de las flotas mercantes de sus naciones.^{P1/201}

Potencias	Épocas	Navíos de línea	Fragatas
Gran Bretaña	1828	138	148
Francia	1824	59	57
Rusia	1828	32	25
Países Bajos	1820	12	24
Suecia	1828	10	9
España	1830	6	12
Dinamarca	1826	4	6
Portugal	1823	3	8
Austria	1827	2	6
Nápoles	1828	2	5
Totales		268	300

El puerto de "La Ballenita"

Rocafuerte estaba siempre dispuesto a promover y apoyar las propuestas comerciales que hacían los muchos aventureros y promotores que pasaron por nuestro territorio. Así, Rocafuerte dio su respaldo a un proyecto para explotar plantas acuáticas y lichen existentes en la punta de Santa Elena. Los promotores pedían que sus buques pudieran cargar el producto en el puerto no habilitado de La Ballenita para enviarlo directamente a un puerto no especificado en Europa. Los promotores pusieron dos condiciones, la segunda de las cuales Rocafuerte especificaba así: "*que se les permita embarcar para Europa libres de todo derecho, los cargamentos que recojan, y que embarcarán en el mismo puerto de la Ballenita*". Seguía: "*La objeción que podría hacerse, de que no siendo el puerto de Ballenita, que está a una legua corta del pueblo de Santa Elena, un puerto habilitado, no se puede permitir a ningún buque ir a cargar allí, se desvanece con la práctica, que se observa con respecto a los buques que van a cargar sales para el Chocó, esos puertos están habilitados para esos buques bajo la condición de llevar una licencia de esta gobernación, y del administrador de la aduana, en esos términos se les podría conceder lo que solicitan*". Luego dice Rocafuerte algo interesante: "*Estos ingleses no son aventureros pelados, de quienes se podría sospechar algo, son caballeros por sus modales, por su instrucción y trato de gentes...*".^{P1/193} Ciertamente nos sorprende la ingenuidad del gobernador Rocafuerte, pues los mejores estafadores llevan las mismas características que está

citando como garantía de bonhomía. De esta empresa no se ha encontrado más información, de tal forma que posiblemente nunca se puso en práctica.

La venta de la Gracia del "Guayas"

Frustrados porque los dos remates de la goleta no tuvieron éxito y un persona había ofrecido mil pesos, Rocafuerte y Wright habían informado al Presidente de la situación. Él dispuso que sea la Junta de Hacienda de Guayaquil la que decida qué hacer. Reunida la Junta, se discutió el asunto y el resultado lo participó Rocafuerte a Wright en comunicación del 29 de noviembre de 1839: "*La Junta despues de discutido el particular con bastante detención, y atentas las razones que constan en la acta de la materia, resolvío se procediese á la venta en la indicada cantidad de mil pesos...*".^{P1/195} Con esta venta, la Marina de Guerra Ecuatoriana quedaba oficialmente con un solo buque, la pequeña goleta "Diligencia", de 40 ½ toneladas.

En su informe a la nación, del 2 de diciembre de 1839, el Presidente de los Estados Unidos informa al Congreso, entre otros puntos, que "*Con el Ecuador se ha celebrado últimamente una liberal convención de comercio, que me apresurare á transmitir al Senado*".^{P1/198}

La goleta "Diligencia" sale a Manta

El 13 de diciembre de 1839 escribía Rocafuerte al Gral. Wright: "*Con esta fecha he dado la orden correspondiente á Tesorería para que se cubran los pedidos de raciones que se necesitan para el despacho de la Goleta Diligencia al Puerto de Manta, con el objeto de conducir reclutas del mismo modo que los treinta y cuatro pesos para el enganche de dos marineros que faltan á la tripulación de dicho buque, según lo solicita US. en su nota de esta fha. que tengo el honor de contestar*".^{P1/199}

Cambio de óptica en la visión de la Marina en el Perú

Veamos lo investigado y escrito por varios historiadores peruanos referentes a esta época que marcaría, por la presencia de Ramón Castilla, un cambio pivotal en la Marina de Guerra del Perú.

En 1839 comenzó a darse un cambio en la óptica que tenía el Gobierno peruano sobre la Marina, gracias a la gestión ministerial del general Ramón Castilla.

El historiador Félix Denegri Luna nos explica: "*Por decreto Supremo de 16 de marzo de 1839 se trata de fomentar el desarrollo de la Marina mercante y se reglamenta con drásticas sanciones para que los buques que naveguen bajo nuestro pabellón sean realmente de propiedad de peruanos...*" Más adelante nos dice: "*La Constitución de 1839, en su artículo 148º fijaba: 'Habrá en la Armada un Vicealmirante y un Contralmirante y demás subalternos según la ordenanza naval...'* ".^{P1/140} Denegri cita del informe del Ministro de Guerra y Marina, Gral.

Castilla, al Congreso de 1839: "Demandando la extensión de nuestras costas una marina menos débil, es urgente buscar fondos para aumentarla, y ellos se conseguirán disminuyendo el ejército en cuanto sea compatible con la seguridad exterior de la República. De esta manera nos preservaremos también de las defraudaciones que nos causa el tráfico clandestino por falta de buques menores que se ocupen en guardar nuestras costas". ¡Esto es tener visión estratégica! Y si bien el Congreso peruano no escuchó a Castilla en esta ocasión, éste no cesó en su empeño, el cual daría frutos años más tarde, como veremos más adelante.^{P1/202}

Manuel J. Vegas G. dice lo siguiente sobre el estado de la Marina peruana a fines de 1839: "De nuestra Escuadra, la única entidad capaz de haber detenido el desastre (de la presencia chilena), no quedaba casi sino el recuerdo a consecuencia de los duros e inmerecidos golpes que recibiera, no solo del enemigo extranjero...".^{P1/203}

Denegri nos amplía: "... tenía razón Rosendo Melo cuando escribió: 'Concluida la campaña de la restauración, no le quedó al Perú una tabla sobre sus aguas litorales. Al concluir el año 1839 solo contaba con el pailebot Vigilante, exactamente como en 1821...'".^{P1/204}

José Valdizán Gamio nos indica: "Durante esta agitada época, 'disuelta ya la Confederación, el Perú carecía de Marina, pues a fines del año 1839 solo tenía un pailebot –el Vigilante–' escribió Jiménez Saldías a quien seguimos: 'Luego se adquirieron la barca Limeña, corbeta Yungay, bergantines Constitución, Gamarra y Guise, goletas Jesús, Libertad, Alerta y Héctor, buques todos de mediano porte o importancia'. Es de advertir que como ya se había pensado en la formación de una escuadra de conformidad con la evolución del material y en atención a una política naval mejor orientada, en 1846 se nombró una comisión para que procurase la construcción en Inglaterra de un buque de guerra a vapor, que fuese la base de la futura flota...'.^{P1/205}

Reconocimiento de España y firma de tratados

El reconocimiento de las repúblicas independientes por parte de España era un asunto crítico para unos y otros. Por ambos lados habían resentimientos y odios, pero pasados ya 17 años, comenzaron a primar las realidades comerciales y afectivas. Para 1839 el único país que había logrado el reconocimiento era México, que lo logró en 1836. Las repúblicas de la ex Gran Colombia habían adoptado una política de negociar en conjunto, aplicando un acuerdo de no otorgar concesiones a España a cambio de reconocimiento, pero el Gral. Flores se dio cuenta que esa política no estaba dando los resultados deseados. Por ello tomó la decisión de enviar a Pedro Gual, experimentado diplomático venezolano, a España a negociar por el Ecuador. Citamos a Ana Gimeno: "El diplomático ecuatoriano llegó a Madrid el 31 de diciembre de 1839, iniciando unas rapidísimas negociaciones que

culminaron con la firma, el 16 de febrero de 1840, del Tratado de Reconocimiento, Paz, y Amistad entre España y Ecuador, por el que la Reina María Cristina de Borbón, como Regente y Gobernadora, aceptaba las propuestas presentadas, ya que aquella República 'reconocía voluntaria y espontáneamente toda la deuda contraída sobre sus tesorerías por las autoridades centrales o locales siempre que las mismas se hallasen registradas en los libros de cuentas de las tesorerías del antiguo Reino y Provincia de Quito'. Por su parte, España renunciaba a su soberanía y derechos sobre la antigua Real Audiencia de Quito. Cuatro meses más tarde, el 2 de junio (de 1840), se firmó un Tratado de Amistad, Comercio, Navegación y Consumo entre ambos países".^{P1/206}

La prensa en el período de los 1830s y los 1840s

Citamos al Dr. Gabriel Cevallos García en su Historia del Ecuador: " ... Aunque en verdad, acostumbrada, desde los días de las luchas independistas a la injuria manejada como mejor arma de propaganda, había adelantado sus campañas en el Ecuador, y en otros países, únicamente a golpe de insultos, detraccciones y, a veces, de calumnias. Dondequiera se editaban periódicos –Quito, Guayaquil o Cuenca– el sarcasmo o la ofensa personal era el nervio y la sazón de cuánto se escribía.

Casi no hay periodistas de esos años y de los posteriores que no haya manejado el insulto, utilizando la bfea y ganado lectores con la diatriba. Ninguno de los periodistas o de los gobernantes de aquel entonces dejó de emplear medios propagandísticos violentos y llegó, como fue el caso de Flores y de Rocafuerte, a tener pagados periódicos y periodistas que insultaran a los adversarios del gobierno. Recordaremos solamente al gran escritor guatemalteco, Antonio José de Irisarri, pagado por el ilustre mandatario don Vicente Rocafuerte para insultar al no menos ilustre cuencano Fray Vicente Solano quien, a su vez, insultaba a Flores, a Rocafuerte y, como no, a Irisarri".^{P1/208} Sólo observaremos que, técnicamente, Irisarri fue pagado sólo hasta el número 22 de La Balanza y de ese número en adelante supuestamente primó su propio criterio en todo su trabajo. Sin embargo, no debemos olvidar lo que ya hemos visto respecto al enlace que mantuvo con el Gobierno a través del gobernador Rocafuerte.

La Marina de Francia en 1839

En La Balanza N° 23 del 7 de marzo de 1840 se reporta el "Estado de la Marina Francesa en 1839". La fuente de La Balanza fue un periódico en francés citado como "Le Courrier des Etats Unis", N° 48 Vol. XII del 14 de agosto de 1839. Ciertamente el Rey Luis Felipe había hecho un enorme esfuerzo por engrandecer a "La Francia" con una Armada muy grande. El número de vapores es asombroso, pues se trataba entonces de equipo de última tecnología.

Navíos de línea de 80 a 120 cañones: 22 en el mar y 26 en astilleros. Total: 48.

Fragatas de 40 a 60 cañones: 35 en el mar y 23 en astilleros. Total: 58.

Corbetas de 18 a 30 cañones: 31 en total.

Bergantines de 4 cañones: 9 en total.

Goletas y Cutters (balandras) de 2 a 6 cañones: 54 en total.

Transportes de víveres, de 200 a 800 tonnes.: 3 en total.

Buques a vapor de 320 caballos de fuerza y 4 a 6 piezas de ordenanza de grueso calibre: 36 en total.

A parte de los buques de la flota activa tenían una flota considerada "en comisión" e integrada por los siguiente buques:

Navíos de línea de 80 a 100 cañones: 7 en total. Fragatas: 12; corbetas: 7; bergantines cañoneros: 39; goletas, cutters: 29; bombarderas: 4; transportes de provisiones: 27; barcos a vapor: 21.

Adicionalmente tenían un número de buques en situación de "comisiones en puerto y disponibles": Tres navíos de línea: uno de 120 cañones, uno de 90 y otro de 80. Tres fragatas: una de 52 y dos de 46 cañones. Una corbeta de 24 cañones. Un bergantín de 18 cañones y un vapor de 220 caballos.^{P1/212}

Como vemos, la Marina de Francia había tenido una muy favorable evolución.

Comercio exterior en 1839

Para terminar la información específica de los años 1930s, veremos una estadística de comercio exterior del país para 1839, publicada en La Balanza N° 14 del 4 de enero de 1840:

"El comercio exterior de esta República se ha hecho en este último año en doscientos siete buques, de los cuales veinticinco han sido fragatas, cuarenta y seis bergantines, ochenta y ocho goletas, y cuarenta y ocho botes. De estos buques, doce han hecho viajes á Méjico, uno á los Estados Unidos, treinta y siete á los puertos de la República, veintidós á la Nueva Granada, veinte á Europa, quince á Centro América, quince á Valparaíso, y ochenta y cinco al Perú.

Se han extraído en valores de efectos del país, en estos doscientos siete buques, trescientos cuarenta y cuatro mil pesos cinco y tres cuartillos reales: (...) Los derechos de exportación que han pagado estos efectos han producido cincuenta y seis mil novecientos ocho pesos seis y un cuartillo reales, lo que hace cerca del catorce y tres cuartos por ciento sobre los valores extraídos". Del valor de lo exportado, doscientos noventa y un mil ochocientos cuarenta y un pesos, cerca de las tres cuartas partes, correspondía al cacao. El segundo rubro era el de "*los sombreros de Jipijapa*", con treinta y ocho mil doscientos seis pesos dos reales. Continúa el artículo: "*... es evidente que casi la totalidad de los artículos de este comercio exterior son productos de la industria de Guayaquil, y que á excepción de Jipijapa ningún otro pueblo de la República contribuye con alguna parte considerable de sus frutos á componer la suma de los valores de la extracción*".

"La introducción de efectos extranjeros asciende á la cantidad de 1'063,503 pesos 4 cinco octavos reales". De esa introducción, se reembarcaron 222,241 pesos uno y tres cuartos reales, quedando en el país 841,261 pesos tres y medio reales. De esta

importación, quedó en beneficio del fisco la cantidad de 308,588 pesos 3 y un octavo reales por concepto de los derechos de importación, tránsito, presunta, piso y consulado. El déficit comercial del país en ese año fue de 458,906 pesos 5 ¼ reales.^{P1/209}

Estadística de comercio con EE. UU. en período entre 1830 y 1839

A continuación veremos un cuadro sinóptico de información proporcionada a La Balanza N° 44 del 1º de agosto de 1840 por el Consulado de los EE. UU.:

"Del número de buques, toneladas, marineros y valores, empleados en el comercio que han hecho los Estados Unidos de América con Guayaquil, durante la última década de 1830 á 1839 inclusive."

Años	Buques	Hombres	Toneladas	Valores
1830	12	165	3.136	583.634
1831	17	205	3.693	709.251
1832	6	78	1.461	256.392
1833	10	122	2.057	411.436
1834	11	139	2.711	496.187
1835	23	321	6.709	938.761
1836	16	206	4.793	637.513
1837	13	151	2.845	335.962
1838	8	87	1.819	281.739
1839	11	134	2.593	317.644
Totales	127	1.608	31.817	4'968.519

Este cuadro difiere de la cifra dada anteriormente por La Balanza N° 14 del 4 de enero de 1840, en que dice que sólo un buque hizo comercio con los EE. UU. en el año 1839.

Mirada global al período que finalizaba con 1839

José María Le Gouhir miraba así la década que fenecía al final de 1839: "En la segunda Administración del General Flores puede decirse que comenzó a despertar el país a la industria. Las guerras, las revoluciones, las trabas colombianas, la competencia extranjera, la pobreza, con la absoluta falta de fomento y protección, todo parecía conjurarse para impedir que entráramos en el movimiento industrial del siglo...".^{P1/207} Y en verdad que el país comenzó a despertar a la industria, en especial a la movida por máquinas a vapor. El avance tecnológico del país en el período de los años 1840s puede ser que sea insuperado hasta la fecha, comparativamente hablando.

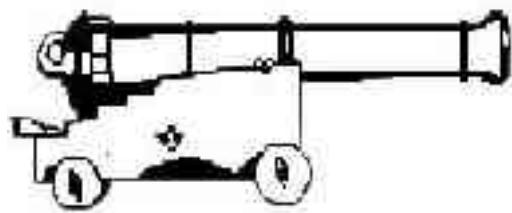
Con este dato hemos concluído los antecedentes de los años 1830s; pero antes de comenzar a tratar el período histórico entre 1840 y 1850, añadiremos una

información general que creemos será de interés para los lectores. Se trata de algunos detalles sobre los cañones de avancarga, pues en la historia frecuentemente hablaremos de ellos, pero la mayoría de los lectores conocen muy poco sobre esas armas.

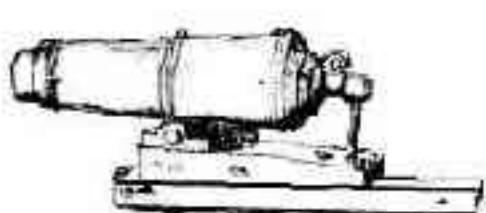
Los cañones de Guayaquil y de los buques de guerra

El puerto de Guayaquil, así como los buques de guerra del Ecuador, contaban con armamento para su defensa y también, en el caso de los buques, para el ataque.

Nuestra principal fuente de cañones durante la época colonial fue, como es natural, España, lo que incluía al Callao, lugar donde existió una fundición de cañones de hierro. El cañón de a 16 lbs. (su medida se aproxima a la de un cañón de a 18 lbs. inglés) que existe a la entrada del Instituto de Historia Marítima, pertenece a este grupo de cañones españoles. Otra fuente, ya durante las luchas de independencia, fue Inglaterra, proveedores del Ejército Colombiano principalmente de cañones de artillería ligera de tierra y para los buques pequeños.



Cañón de avancarga montado en cureña



Carronada montada en base deslizante

Los grandes cañones de hierro que se ven en el Fortín de la Planchada, en las Peñas, y la Plaza Olmedo, al Sur del Malecón, pertenecieron a la fragata Colombia y fueron fundidos en los EE. UU. Los cañones se fundían en hierro o bronce, siendo los primeros los más usados por su menor costo.

Los cañones de avancarga (los que se cargan por la "boca" o "por adelante"), se pueden agrupar en dos categorías básicas: Los navales y los terrestres. Los cañones navales, que son los que más nos interesan en esta historia, venían en una gama de tamaños, acorde con el uso que se les daría y el tamaño del buque que los llevaría. La diferencia más importante no está en los cañones en sí, sino en las cureñas en que se montan.

Luego tenían clase: Cañones largos, para combate a distancia, y cañones cortos, para combate cerrado. Las caronadas, que eran siempre mucho más cortas que los cañones normales, por lo general eran de gran calibre, y cuando necesario se las podía usar en ángulo de inclinación aproximado al de los morteros, para que el proyectil realice una trayectoria elíptica. La caronada, sin embargo de ser de gran calibre, como veremos en la tabla más adelante, pesaba mucho menos que el equivalente cañón por su menor largo.

La designación primaria de los cañones se la hacía entonces por el peso del proyectil que disparaba, denominado un poco incongruentemente como su "calibre" y no por la medida del diámetro del ánima, que respondía directamente al diámetro de la bala de acuerdo a su peso. La secundaria respondía a sus otras características. Así, como ejemplo, un cañón de a 24 libras disparaba una bala de hierro que pesaba 24 libras, la que tenía un diámetro aproximado de 5.6 pulgadas. El diámetro de la boca del cañón debía tener aproximadamente lo mismo. Por cierto que la calidad y densidad del metal usado en la bala, así como el proceso de fundido, hacían que ésta tuviera fugas con relación al ánima, debiendo aceptarse una tolerancia de fuga considerable y variable entre la bala y las paredes del ánima, lo que se compensaba con el uso de tacos del diámetro del ánima, que se ubicaban entre la bala y la carga de pólvora.



Cañones de a 42 lbs. de la fragata "Colombia", en el Fortín de la Planchada, en las Peñas



Cañones de a 42 lbs. de la fragata "Colombia", en la Plaza Olmedo, al Sur del Malecón Simón Bolívar

Si bien hasta finales del siglo 18 no existían estándares para el calibre de los cañones y sus municiones (para la fundición de las balas de hierro y su peso), para 1790 ya existía un estándar común que se aplicaba en Inglaterra, lo que facilitaba mucho la compra o producción de municiones.

Los españoles aplicaban su propio estándar y las diferencias las vemos al comparar cañones de diferentes procedencias, siendo un ejemplo claro de la diferencia de medidas las del cañón español que tiene el Instituto de Historia Marítima (4.8" para una bala de aprox. 16 lbs.) con las de la tabla.

Veamos en la siguiente tabla de cañones ingleses y estadounidenses, la relación de largo, diámetro de su munición, peso del cañón, carga de pólvora necesaria y alcance de la bala a 5° de elevación. Todas las medidas son inglesas:

Designación del cañón: Cañón de a:	Largo total Pies – Pulg.	Diámetro Pulgadas	Peso Cwt.	Pólvora Carga: Lbs.	Alcance a 5° elev. en Yds.
42 Libras	9' 6"	6,7"	67	14	1.940
32 Libras	9' 6"	6,1"	55,5	10,5	2.080
24 Libras – largo	9' 6"	5,6"	50	8	1.800
24 Libras – corto	6' 6"	5,6"	33	6	1.550
18 Libras	9' 0"	5,1	42	6	1.800
12 Libras	8' 6"	4,4	34	4	1.580
9 Libras	8' 6"	4	31,5	3	1.620
Carronada de a 68 Libras	4' 1"	7,9	36	5,5	1.280
Carronada de a 42 Libras	4' 4"	6,7	22,2	3,5	1.170
Carronada de a 32 Libras	4' 0"	6,1	17,1	2,62	1.087
Carronada de a 24 Libras	3' 0"	5,6	11,5	2	1.050
Carronada de a 18 Libras	2' 4"	5,1	8,5	1,5	1.000
Carronada de a 12 Libras	2' 2"	4,4	5,9	1	870

La medida "CWT" que quiere decir "hundredweight" en inglés, es equivalente a 112 libras. Yds. es la abreviatura de yardas.

Los materiales de las municiones eran variados, como la piedra, el plomo, el hierro y en menor medida el cobre y el bronce. El primer material usado fue la piedra, pero ésta tenía muchos inconvenientes en cuanto a la solidez del material y podía fracturarse aún dentro del ánima del cañón. El plomo, material barato y abundante, tenía el inconveniente de la suavidad, que permitía que la bala se deformase fácilmente. El más usado cuando se perfeccionaron los métodos de fundición fue el hierro, por su abundancia y bajo costo en relación a los materiales más nobles.

El tipo de municiones que se usaba estaba definido para sus usos, siendo las principales:

- Bala redonda o rasa. La munición más común, generalmente de hierro fundido sólido. Se la usaba para dañar el casco de las naves enemigas. Calentada al rojo vivo, se la usaba para causar incendios en las naves enemigas, pero en esa aplicación se tenía que usar munición de menor diámetro (y peso), para evitar que se atore en el cañón al expandirse el metal.
- Balas encadenadas. Dos balas pequeñas unidas con una cadena. Tenían el propósito de ser disparadas contra el velamen del buque enemigo con el fin de destruirlo.
- Metralla. Balas pequeñas en un tarro del diámetro del ánima del cañón, usadas principalmente contra el personal del buque enemigo. Por el contenedor, podían ser más dirigidas. Causaba daño en un área pequeña pero densa.
- Racimo. Balas pequeñas en un saco de lona o lienzo, usadas contra el personal del buque enemigo. Por el material del contenedor, se esparcían prácticamente a

la salida de la boca del cañón, causando daño en un área grande pero menos densa. Las municiones de racimo se usaban principalmente en las caronadas y a muy corta distancia.

Aunque no se trata de cañones, debemos indicar aprovechando el tema, que los calibres de los fusiles de avancarga también se establecían en base al peso de su bala, al igual que los cañones, pero midiendo el peso en onzas en vez de libras. Las balas de los fusiles eran casi todas de plomo, a diferencia de las de los cañones que eran casi todas de hierro.

La pólvora negra que se usaba se empacaba en cartuchos de tela del diámetro y peso requeridos, cartucho que se introducía en el ánima del cañón hasta la recámara de combustión, antes que los demás componentes. Luego venía el taco, normalmente de algodón, en un cartucho de tela, que ayudaba a compensar la fuga entre la bala y el ánima con el fin de hacer más eficiente el empuje de la pólvora. Finalmente venía la bala u otra munición. A veces se colocaba un taco después de rodar la bala dentro del ánima, con el fin de evitar que esta rodara fuera del cañón al inclinarse la boca de este hacia abajo con el movimiento del buque en mar gruesa.

La combustión de esta pólvora creaba mucho humo y residuos, que obscurecían rápidamente el área de disparo y depositaban una capa de material carbonizado en el interior del ánima del cañón, por lo que periódicamente era necesario raspar, con un instrumento especial, las paredes.

Una vez disparado el cañón, antes de introducir un nuevo cartucho de pólvora era necesario "esponjear" el ánima. El esponjeado consistía en la introducción de un palo con esponja o tela mojada para enfriar las paredes y apagar cualquier residuo combustible. Si no se hacía esto, se corría el riesgo de que explote el siguiente cartucho de pólvora al ser introducido, con los consiguientes efectos sobre el tripulante que cumplía esa función.^{P1/210 y 211}

Cuando estaba activa la fragata Colombia de 62 cañones, ésta requería una tripulación que llegaba a los 625 hombres. En parte ese número respondía a la presencia de una compañía de Infantería de Marina y en parte a la necesidad de atender los cañones.

Para armas de 42 y 32 libras como tenía la Colombia, se requería un equipo mínimo de seis personas para operar cada una, sin contar el personal que se encargaba de manejar los cabos para controlar el retroceso de la pieza y halarla hasta la tronera luego de la recarga. El personal eran: 1. El Capitán del cañón, encargado de supervisar el trabajo de los demás, de apuntar al blanco y de encender la mecha. 2. El Segundo Capitán, asistente del primero y encargado de labores

específicas como tener prendido el mechero y alejado de los cartuchos de pólvora. 3. El Cargador, responsable de la correcta colocación en la recámara, de los elementos necesarios para el disparo. 4. El Esponjeador, encargado de la importante función de mantener limpia el ánima del cañón para que los materiales entren hasta la recámara con facilidad y seguridad. 5. El Asistente del Cargador. 6. El Asistente del Esponjeador.

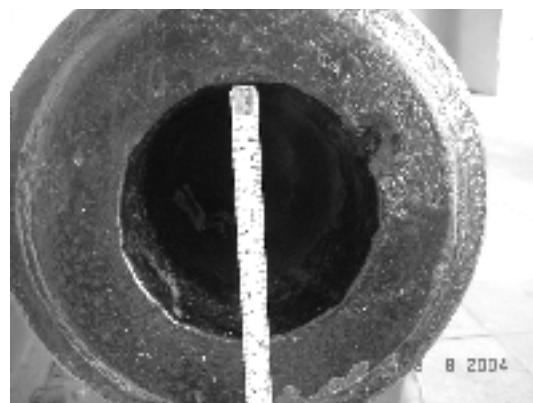
El personal que manejaba los cabos del cañón podía llegar a los nueve. Ellos también se encargaban de apagar fuegos y mantener en orden el área de trabajo.

En el caso de los buques más pequeños que tuvimos luego, como la goleta "Diligencia" que en ocasiones llevaba un cañón de a 18 lbs., el arma posiblemente era manejada por tres hombres, más los encargados de los cabos, importantes en buques pequeños por cuanto era necesario mantener el cañón en su lugar para mantener la estiba correcta del buque.

Como parte del equipo también estaban los portadores de la pólvora. El polvorín de los buques estaba ubicado en lo que se consideraba el lugar más seguro de la nave, con el fin de que no le lleguen los cañonazos o el fuego. En ese lugar se almacenaba la pólvora en toneles o los cartuchos ya preparados. En el primer caso, al lado del polvorín había un lugar en el que se preparaban los cartuchos.



Cañón español de hierro, del siglo 18, en el Instituto de Historia Marítima



Diámetro de 4.8" de la boca del ánima, para un calibre aproximado de 16 lbs.

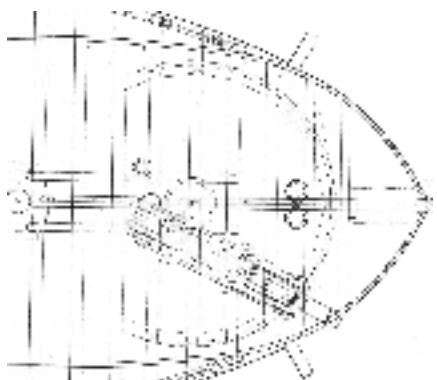
En ocasiones leeremos de la instalación de un cañón giratorio en los buques y nos preguntaremos de qué se trata esto. Para el manejo de un cañón grande (de 9 lbs. para arriba) en un buque, no es simple cuestión de moverlo de un lado a otro, pues se requiere contar con los aparejos de seguridad necesarios para que el arma no cause daños en su retroceso al ser disparada, y para que el movimiento del buque no cause que el cañón se mueva al punto que afecte la estabilidad de la nave.

Ahora bien, en ocasiones es necesario que el cañón atienda objetivos en ambas bandas del buque, pero no es práctico que el buque entero maniobre; entran

entonces los cañones giratorios o de colisa, diseñados de tal forma que giran fácilmente de una banda a otra mientras guardan todas las medidas de seguridad necesarias, especialmente para el retroceso.

Si bien no tenemos muestras de los sistemas que se usaron localmente, sí tenemos un buen ejemplo de una nave británica, aunque con un cañón diferente al usado por nuestra Marina en esa configuración.

En la imagen izquierda vemos al cañón sobre su carro deslizante en posición de disparo y girado hacia la banda de estribor. En la imagen de la derecha vemos al cañón en posición de retroceso y recarga, y centrado hacia la proa. Como vemos por el anillo sobre la cubierta del vapor, el radio de giro de la base es de casi 230° , con una pequeña área ciega hacia el bauprés de proa.



Cañón giratorio de proa del vapor "Medea"
en posición de disparo



Vista lateral del cañón giratorio del vapor de S. M. B. "Medea"
en posición de retroceso.

Como veremos más adelante, en la plaza de Guayaquil, único sitio de la costa ecuatoriana donde se ubicaron cañones, éstos no fueron ni bien ni debidamente cuidados, ni se mantuvieron en posiciones permanentes para garantizar la seguridad de la plaza. Las baterías y los fuertes se mantenían en abandono y los cañones se desmontaban de sus cureñas al podrirse la madera por falta de cuidado. Cuando había alguna amenaza se improvisaba la defensa, construyéndose las cureñas al apuro y adecuándose las baterías como mejor se pudiera. Los cañones tenían que ser recogidos de varios puntos de la ciudad, y no del cuartel de artillería o el arsenal, sino de los patios de conventos, de las calles y de la orilla, donde se encontraban botados y a veces enterrados.

Interesantemente, el capitán George Peacock, de la PSNC, fue comandante del "Medea", de tal manera que puede haber influido para el armamento del "Guayas" original cuando estuvo en el puerto de Guayaquil, a finales de 1841.



Parte 2° - 1840

La cornucopia de la abundancia y haces consulares,
usados como encabezamiento de la papelería del Estado
en parte del período de esta historia

Capítulo 4 - Análisis de la situación al comenzar 1840

Con los antecedentes que hemos visto, sabemos que el período de los años 1840s se iniciaba con grandes expectativas de un futuro promisorio para el país, el comercio y la navegación; al menos esa era la esperanza que abrigaban los gobernantes, de acuerdo con la óptica que les daba su visión particular de las realidades nacionales. Veremos en los siguientes capítulos en qué medida se cumplieron sus expectativas.

El análisis de Hamerly

Arrancaremos el período con citas de un muy buen análisis del Ecuador y su Marina en el período de los 1840s, publicado en la Revista de Marina en su edición N° 34, de julio de 1977,^{P2/1} el que forma parte de un estudio más amplio realizado por el investigador e historiador Michael T. Hamerly.

Población y Economía – Exportación de cacao

En cuanto a la población nacional, decía Hamerly: "*... en 1840, se enumeraron 642.967 habitantes, digamos unos 650.000, durante el curso de lo que merece ser llamado el Primer Censo Nacional de Población (...) la población estaba mal distribuida. Y en efecto, en primer lugar, la vasta mayoría vivía en el campo y se sustentaban de la agricultura, pero no de la agricultura comercial sino de la de subsistencia con excepción desde luego, de los terratenientes de la Sierra y el gran cacao de la Costa (...) nos arriesgaremos a decir que por lo menos el 85 por ciento de la población era rural, puesto que las ciudades a comienzos del período nacional, todavía eran bastante pequeñas (...) los resultados del censo de 1840 que sugieren que solamente el 10 por ciento de la supuesta población total del país habitaba en el Litoral y casi el 90 por ciento en la sierra (...) ya habían comenzado los serranos a bajar a la Costa en búsqueda de nuevas tierras y una vida mejor*".

Luego prosigue a tratar la economía:

"Examinaremos ahora más a fondo el estado económico del país, sobre todo de la Costa donde se producía la mayoría de los productos comerciales y de cuya exportación provenía igualmente la mayor parte de los ingresos (del erario Nacional). Además del cacao del que se dirá más en un momento, también se exportaban en cantidad maderas, sombreros y tabaco. Lamentablemente, estos tres productos constituyen capítulos olvidados en la historiografía del Ecuador. Solamente se sabe, en resumidas cuentas: 1) Que la saca de madera fue de mucha importancia desde mediados del siglo XVI en adelante. 2) Que la economía de Manabí dependía en buena parte de la manufactura y venta de sombreros de paja toquilla en el siglo pasado (fue escrito en el siglo XX), y que el considerable movimiento comercial de que gozaba este artículo, entre otros, fue responsable del renacimiento de los puertos de Manta y Bahía de Caráquez. De los 705 montecristeños cuyas ocupaciones están especificadas en el 'liber status

animarum' de 1848, por ejemplo, 655 ó 92,9 por ciento eran listados como sombrereros. Y las estadísticas de exportación disponibles demuestran que el valor de los sombreros exportados a través de Manta representaba entre 70 y 95 por ciento del monto total del valor de todas las exportaciones realizadas por dicho puerto, a veces llegando a significar ingresos de algunos centenares de miles de sucre para la provincia. 3) En cuanto al tabaco, se que el Partido o Cantón de Daule producía lo suficiente para abastecer al mercado interno y exportar al Perú, al menos desde fines de la colonia hasta la década de 1830 (...) Sin embargo, mucho más importante que la saca de madera, la manufactura de sombreros y el cultivo del tabaco, fue el cacao, tanto en su producción como en su exportación. Felizmente existen series completas y más o menos exactas de las cantidades exportadas y de sus correspondientes valores, para casi todo el siglo XIX...". De la tabla citaremos solamente lo que corresponde a los años 1840s y los dos más allegados:

Año	Quintales	Año	Quintales
1839	121.598	1845	97.290
1840	142.669	1846	112.020
1841	114.104	1847	120.736
1842	67.089	1848	210.074
1843	154.634	1849	142.347
1844	85.741	1850	110.660

Respecto a estas cifras, Hamerly comenta: "... la exportación del cacao estuvo sujeta a alzas y bajas drásticas, como consecuencia, a su vez, de la interacción entre los factores de producción y demanda". Hamerly no esclarece, pero es necesario hacerlo para claridad de los conceptos, que en el factor producción jugaron un papel importante los elementos de "aventuras bélicas" y la "fiebre amarilla". Así tenemos que los dos años de mayor exportación, que son 1843 y 1848, fueron años relativamente libres de guerras y de fiebres, mientras que 1842 y 1844 lo fueron de fiebre amarilla y el 1841 y 1845 de guerra. La cifra de 1847 puede haber sido influenciada por la amenaza de invasión de Flores, que causó mucha fricción con España. Terminamos este análisis con la indicación de que: "Entre 1839 y 1850 se manifestó una clara tendencia al aumento, aunque en las postrimerías de aquel período, después de la excepcional cosecha de 1848, se produjo una baja substancial".

La Marina

"Desde luego, casi todo el movimiento comercial que realizaba el Ecuador en aquellos años se verificó por vía marítima. Durante la colonia, al menos en el Pacífico, buena parte del comercio marítimo se llevaba a cabo en buques construidos aquí mismo en Guayaquil, o en Puná; en no pocos casos sus dueños y maestres fueron, a su vez, guayaquileños. Y como detalló el Contralmirante Renán Olmedo, en su conferencia "Ecuador país marítimo", muchas de las naves que formaban la Armada del Mar del Sur y las Marinas Mercantes de los Virreinatos

del Perú y Nueva Granada, fueron fabricados acá, Empero, hacia las postrimerías de la colonia y durante las guerras para la independencia, la industria naval local decayó considerablemente. Y como Colombia demostraba poco interés en el Pacífico, los astilleros guayaquileños virtualmente desaparecieron. Cuando el Ecuador se separó de la Gran Colombia parece que la mayor parte del comercio se conducía en barcos extranjeros. Claro está, nunca dejaron de haber buques nacionales, algunos de los cuales indudablemente se construían aquí, al menos los menores. Sin embargo, hasta que se analicen los datos en cuanto a las llegadas de buques, sus pabellones y tonelajes, y se establezca donde se fabricaron y cuando, no podremos precisar hasta qué punto dependía el comercio de los buques extranjeros, para realizar sus exportaciones e importaciones, e igualmente hasta que los astilleros locales habían decaído. Mientras tanto, quedémonos con la tesis basada en impresiones más que en datos concretos, que la industria naval de Guayaquil ya estaba arruinada. Y esto a pesar de que el primer vapor que se construyó en todo el Pacífico fue fabricado aquí mismo, en 1841: el vapor Guayas (...) El velero continuó predominando en el Pacífico, por lo menos entre 1832 y 1840 (aquí Hamerly se equivoca, pues ese predominio, al menos en la costa ecuatoriana, continuó hasta bien entrados los 1850s), pues solamente parecen haber llegado al Pacífico 5 vapores en aquel período (...) Volviendo a Amador (Esteban José Amador, armador del desafortunado 'Telica'), había sido su intención monopolizar el tráfico a vapor en los ríos del Guayas y a lo largo de la costa de Colombia (ese sueño se acabó con el accidente de ese vapor) (...) Fue desafortunado para Guayaquil que Vicente Rocafuerte, tan entusiasta sobre las posibilidades comerciales de los vapores, se encontrase lejos de su patria entonces. Y fue más lamentable aún que William Wheelwright, el cónsul norteamericano en Guayaquil entre 1825 y 1828, otro convencido de la utilidad del vapor, no encontrase suficientes alicientes aquí para llevar a cabo su proyecto de introducir vapores comerciales en el Pacífico, sino en Valparaíso. Indudablemente, ésta fue una de las razones por las cuales Valparaíso reemplazó a Guayaquil como el emporio del Pacífico sur, a mediados del siglo pasado... (En defensa de los empresarios guayaquileños de esa época, hemos de anotar que ya para la época de nuestra independencia, Valparaíso era un puerto más importante que Guayaquil por su ubicación más cerca del estrecho de Magallanes y el consiguiente tráfico marítimo. Adicionalmente, por más entusiasmo que tuvieran nuestros empresarios, su capital no era suficiente para convertirse en promotores de una empresa que tendría problemas de financiamiento aún en Inglaterra, como ya hemos visto en los antecedentes.) ... En breve, si Guayaquil no mantuvo su importancia marítima y naval después de la independencia -aunque desde luego, seguía siendo un puerto comercial de envergadura- ello se debió en parte al consabido 'queimeimportismo'. Era más fácil producir y exportar cacao e importar casi todo de afuera en buques del pabellón que fuere, que mantener organizada a la industria naval o desarrollar nuevas manufacturas. No hemos tocado el tema de

la dependencia casi absoluta de Guayaquil del manejo de productos importados y exportados; pero ello fue un hecho indiscutible. Y si les faltó a los guayaquileños una visión más amplia sobre las posibilidades que les presentaba el mar para romper el círculo vicioso de pobreza y dependencia fue igualmente cierto que la mayoría de los gobiernos del Ecuador carecían de una verdadera conciencia marítima. Y en esto pecaron no solo los gobernantes de origen serrano, sino los costeños, como ahora vamos a ver".

Y a continuación Hamerly presenta cinco muy lúcidas razones para que el Estado se preocupara por la Marina de Guerra. Esto lo reproducimos casi en su totalidad por cuanto cubre muy bien el período de esta historia y aún se desborda hacia el presente en muchos de sus argumentos:

"II Trayectoria Marítima

A nuestro juicio el Estado ecuatoriano ha debido preocuparse por mantener una Armada en buen estado, y no abandonarla a su suerte en las críticas tres primeras décadas de la República. Existían siquiera cinco razones para ello.

En primer lugar, hacia falta una Armada bien equipada y adecuadamente dotada para defender al litoral en caso de ser atacado o verse el Ecuador involucrado en una guerra. En los años de 1830 a 1859 subsistían aún no solo las disensiones internas que amenazaban destruir esta joven nación, sino problemas territoriales con los vecinos países. Recuérdese, por ejemplo, que el Presidente Juan José Flores intentó anexar el sur de Nueva Granada al Ecuador por la fuerza durante su primera administración (1830-1834) y de nuevo quiso intervenir militarmente en el país vecino a comienzos de su segunda administración (1839-1843). Razones de derecho sobraban; en realidad se trataba de recuperar el resto del territorio de la Audiencia de Quito. Más, Flores perdió la campaña; en parte porque no supo o no quiso emplear a la Armada para secundar eficazmente al Ejército. Y pudo haberlo hecho, puesto que al principio la Armada se encontraba en relativamente buen estado. (No concordamos con Hamerly en esto, pues para la Nueva Granada la costa del Pacífico tenía muy poca importancia y el problema con ese país se tenía que resolver en tierra, en los campos de Pasto).

Nos saltamos unas líneas en el trabajo de Hamerly y veremos lo que dice sobre el fin de la fragata "Colombia": *"En 1832 el Jefe de Estado Mayor General, el General Antonio Martínez Pallares se quejó al Congreso de ese año que 'La fragata Colombia desde que dobló el Cabo de Hornos, no ha hecho otro servicio, que pueda llamarse así, más que el que hizo en su expedición al Callao; de resto ha permanecido fondeada en la Ría de Guayaquil.' Pero si es que la desdichada Colombia no prestó mayor servicio al Estado, fue porque los mismos gobernantes no supieron o quisieron emplearla para mayor cosa".*

Continuemos con los puntos:

"En segundo lugar, para eliminar o por lo menos reprimir a los piratas que de vez en cuando aparecían por los mares ecuatorianos". Para 1840 este continuaba siendo un problema, aunque no tan serio, pues no se trataba de piratas al estilo de

Woodes Rogers o Cavendish, bien financiados y armados, sino de piratas locales, pobres y mas bien rateros.

"En tercer lugar, para hacer respetar la soberanía". A pesar de que en los años 1840s no se dio esta situación con los vecinos y era inútil tratar de hacerla respetar por las grandes potencias, pues sus flotas nos podían pulverizar el momento que quisiesen, era necesario hacer presencia en el mar territorial para infundir el respeto que una nación se crea con la posesión efectiva de su mar adyacente. En esto la "Colombia" habría sido invaluable dando presencia permanente a la posesión del mar territorial.

Hamerly correctamente interpreta las intenciones de los funcionarios públicos al decir que: "... los gobernantes confiaban que podrían improvisar una escuadra a tiempo para repeler cualquier invasión".

"En cuarto lugar, para combatir a los contrabandistas. A pesar que el Estado percibía la mayor parte de los ingresos por concepto de derechos de aduana, ni siquiera el hecho de que el contrabando significaba una pérdida considerable de rentas incitó a la mayoría de los gobernantes a que mantuviesen dotada a la Armada de unidades navales y marinos en número suficiente para suprimir o cuando menos reducir el contrabando. Todo lo contrario. Habían presidentes, ministros y miembros del congreso que creían que un solo buque de guerra fuera suficiente para resguardar al litoral e impedir el comercio ilegal". A continuación Hamerly cita como un buen ejemplo el Informe del Ministro de Guerra al Congreso de 1846, pero no lo veremos ahora pues lo haremos en el momento oportuno.

"En quinto y último lugar, el haber intentado mantener a la Armada en buen estado quizás hubiera servido para otro fin de igual importancia: el fomento de la industria naval. Debido a razones todavía no determinadas, los astilleros de Guayaquil, que habían sido muy activos y de mucha importancia durante el período colonial (...) se encontraba ya en plena decadencia (...) Ya casi no se construían embarcaciones. Durante los años en consideración (1830 a 1859), parece que no se fabricó más que un vapor, el primer Guayas. ¿Pero entonces qué es lo que hacia el Estado cuando hacia falta una nueva unidad para la Escuadra? ¿Mandarla construir en Guayaquil? No. O se enganchaba a cualquier buque mercantil en el momento de crisis, o se compraba un buque de segunda mano construido en el exterior...".

Los cinco puntos que enumera y razona Hamerly son realmente válidos para la época que cubrió en su estudio y por cierto que lo fue para los años 1840s, materia de esta historia. De hecho, lo que Hamerly dice debe ser mantenido en nuestra memoria a través de los años que trataremos, pues iremos viendo a cada paso y con cada suceso la verdad de lo que asevera. Continúa: "Llegando al año 1840 y estando de nuevo Flores en la presidencia, se contrajo la Armada al mínimo, no constituyéndola sino un solo buque, la Diligencia, y apenas 29 oficiales y tripulantes" (en toda la Armada, no sólo la Diligencia).

Y es en este estado que comenzamos el período.

Etapas decisivas en los 1840s

La Revista de Marina del año 2003 publicó un artículo sobre las etapas decisivas de la Marina a través de su historia. Veamos lo que tiene que decir sobre los años 1840s: " ... ni los gobiernos de la naciente República se preocuparon de conservar aquella tradición (la de los astilleros de Guayaquil) y la dejaron desaparecer paulatinamente. Quedan muestras de una mentalidad creadora en los esfuerzos de Rodríguez de la Bandera con su primitivo submarino y en la construcción del primer vapor: el "Guayas", pero en conjunto, la Marina deja de figurar como la gran esperanza y se convierte en una simple rama auxiliar para misiones esporádicas.

La etapa de servicio callado por el semi abandono. (1845-1935).

La Marina queda relegada a segundo orden por casi un siglo en que sirve y sobrevive por tenacidad y por capricho. Las generaciones formadas en la Escuela Náutica abandonan la Marina donde ya no ven mucho futuro y las unidades veteranas son reemplazadas por otras más pequeñas y en menor número...".^{P2/2} En términos generales esto ocurrió en el período de los 1840s, pues la Marina lo comenzó con un pequeño buque dedicado en parte al cabotaje y lo terminó con dos dedicados a los mismos menesteres en forma primaria y a la defensa nacional en forma secundaria y esporádica.

La forma republicana en América

La situación política de las repúblicas americanas, salvo la norteamericana, no era nada envidiable. Sin embargo, había en muchos lugares un grado de libertad de prensa que permitía formular esos cuestionamientos que toda sociedad civilizada está obligada a plantearse. Ecuador era uno de esos lugares, de tal forma que Irisarri pudo publicar, en La Balanza N° 41 del 11 de julio de 1840, un artículo que cuestionaba el republicanismo. Este artículo es de especial interés si lo mantenemos como un antecedente a los criterios que mantendría Juan José Flores mientras promovía en Europa un retorno a la monarquía. Citamos solamente la parte medular por ser muy extenso: "*La forma republicana ha sido mortal para todas las Repúblicas de la América del Sur. La libertad para ellas se ha convertido en debilidad y anarquía: aquellos cuerpos jóvenes y huérfanos de toda tutela, se han enervado por la licencia, cuyos estímulos perniciosos han podrido todos sus jérmenes de fuerza, aun antes de que brotasen. Estos Estados nacientes y ya viejos, cuya tumba toca en su cuna, acabarán en poco tiempo, como acaban todas las existencias abortadas é inciertas, por el suicidio. Echémolas; pues, á un lado, y desdeñemos reportar sobre ellos una victoria demasiado fácil...*"^{P2/63} Esta era, por cierto, una opinión muy dura pero muy cierta, que la hemos visto probarse en repetidas ocasiones.

Flores y su forma de administrar la República en 1840

El Presidente nunca pudo dejar de ser lo que era: Un soldado. Esto lo llevaba siempre a dar prioridad a las acciones de armas por sobre cualquier otra de la administración del Estado. Esas acciones cobraban aún más importancia cuando se trataba de cumplir con el objetivo mayor de toda acción militar: La conquista de territorio para el País. La situación de revolución en Pasto repetía una oportunidad de recuperar territorio que había sido cedido a la Nueva Granada cuando se separó el Estado del Ecuador de la República de Colombia. Ante la oportunidad, Flores acudió al estado de campaña para estar listo para la recuperación territorial. Esto significó que el poder ejecutivo le fue encargado al Vicepresidente, Sr. Francisco Aguirre Mendoza, desde el 20 de mayo hasta el 1º de noviembre, mientras Flores estaba en el Norte del país o en el Sur de la Nueva Granada. Se supone que la situación administrativa tuvo un sostenido deterioro por la falta de liderazgo político de Aguirre y la falta de capacidad de los ministros de guerra y de hacienda, pero los documentos que hemos leído no demuestran incapacidad por parte de ninguno de los funcionarios. Lo que sucedía entonces, como sucede ahora en el siglo 21, es que el sistema es obsoleto y malo para las necesidades presentes y futuras. Es más fácil acusar a los funcionarios que rectificar toda una estructura.

Si bien Flores demostraría a través del tiempo que no era un buen administrador civil, su ausencia agravó las falencias en la administración del Estado. Por cierto que el deterioro en este y el próximo año serían empeorados por la demanda de dinero para mantener el ejército en campaña, cuando la economía del país no estaba en una situación que siquiera podía calificarse como buena.

Capítulo 5 – El puerto de Guayaquil

El Gobernador comienza el año activamente

Los fuertes de la ciudad puerto y sus accesos fluviales

La demostración más clara del abandono de los fuertes y baterías que servían para la defensa de Guayaquil es que se los menciona poco en los relatos de los años 1840s. Sabemos que existían, en mal estado, el fortín o batería de la Planchada, en el barrio de las Peñas; el fortín o batería de San Carlos o de Saraguro, en la actual Plaza Olmedo, en la calle del mismo nombre; La Trinchera, en el borde del Malecón, a la altura de la calle Alberto Reyna, actualmente al nivel del primer cuerpo, viniendo del Sur, de los centros comerciales del Malecón 2000; y, el Castillo de las Cruces, entre las calles Argentina y Portete, donde actualmente está una planta de la ex Empresa Eléctrica del Ecuador.^{P2/3} Estos puntos de defensa de Guayaquil sirvieron antes de y durante los primeros años de la República, en que el

armamento de los buques de guerra y las baterías permitía esa acción. Afortunadamente, en el período que tratamos no se concretó la amenaza de la Invasión Floresana, la cual habría requerido una efectiva acción de esos puestos de defensa. Otra prueba de la temporalidad y abandono de esas defensas es que no tenían asignados cañones específicos de acuerdo con su ubicación en relación a la entrada del río, por lo cual el armamento se tenía que movilizar desde los varios puntos de depósito o recoger de las calles cuando era necesario. El espacio del Fuerte de San Carlos fue alquilado por un tiempo para una fábrica.

El Fuerte de Punta de Piedra, en el acceso del río y el primer punto de defensa, estaba abandonado por esa época.

Entre los derechos que liquidaba la Aduana a los buques que entraban al puerto de Guayaquil había uno denominado de "limpia y baliza" que estaba estipulado en las Ordenanzas de la Armada Naval. Como su nombre lo indica, estaba destinado a la limpieza de los accesos y el fondeadero del puerto, así como la instalación de balizas para señalizar los canales y peligros en esos accesos y el puerto en si. Sin embargo, no hay registros de que se invirtiera siquiera un real de ese dinero en limpia o baliza alguna. Parece que el derecho permaneció en la tarifa por pura costumbre y los fondos que generaba iban al erario para beneficio general. La falta de balizas fue un problema que aquejó al puerto de Guayaquil por mucho tiempo.

La falta de recursos económicos era una constante y el Ministro de Hacienda incitaba a los gobernadores para mejorar el estado de las rentas públicas. Al recibir la excitativa el gobernador Rocafuerte, le contestó al Ministro en los siguientes términos el 29 de enero de 1840: "*Sin embargo de no haber descuidado el deber que me imponen las Leyes sobre propender al adelantamiento de las rentas publicas; cumpliré muy gustoso con la incitación que me hace us. de parte del Poder Ejecutivo, p^a. que proponga las economías y mejoras que puedan hacerse en obsequio del Erario publico, y que sean compatibles con las atribuciones detalladas en la Constitución y las leyes*".^{P2/33}

Concejo Municipal preocupado por visitas de sanidad

Había mucha preocupación por la propagación de la viruela, entonces una enfermedad mortal que podía tomar proporciones epidémicas, especialmente en los puertos. Ya vimos que la visita de la "Colocolo" el año anterior presentó un grave peligro que fue conjurado por la rápida acción del Gobernador, pero que se concretó de todas formas, causando estragos en todo el país a partir de agosto de 1839. La responsabilidad por la situación sanitaria del puerto estaba compartida entre el Cabildo y la Junta de Sanidad de Guayaquil, por lo que les correspondía tomar las medidas sanitarias adecuadas ante una amenaza que se sabía estaba afectando a otros puertos. Pero como las cosas se hacen de manera confusa en nuestra administración pública, esa responsabilidad no estaba bien definida. La

situación se complicaba por cuanto no estaba claro cómo y de dónde se pagaría al facultativo que se encargaría de las visitas a todos los buques que entraran al puerto durante su turno de tres meses. El Cabildo consideraba que se le debía pagar del derecho respectivo, pero en los varios fijados no había uno que se denominara derecho de visita sanitaria o algo parecido. El Cabildo delegó al Corregidor para que se pusiera de acuerdo con la Junta de Sanidad. Los inconvenientes se resolvieron, aunque sólo de manera temporal, y las visitas se comenzaron a dar de manera más o menos regular. Esto ocurría a comienzos de enero de 1840.^{P2/17}

La Escuela Náutica en 1840

El capitán Mariano Sánchez Bravo nos explica la situación de la Escuela Náutica de Guayaquil en 1840: "*La Escuela al parecer, estaba predestinada a una existencia azarosa. Poco tiempo después de que Rocafuerte anunciaba su reapertura, ‘por necesidad de reparar el edificio del colegio de San Luis, donde funcionaba la Escuela Náutica, ésta fue trasladada al convento de San Agustín, en el cual fueron destinados a ese objeto dos de las celdas y una parte del claustro’. El convento que patrióticamente brindó posada estaba ubicado donde ahora se levanta el edificio de la Biblioteca Municipal. (Manuel) De la Haza fue reemplazado en 1840 por don Ignacio Mariátegui, quien obtuvo se le proporcionase al plantel los útiles de enseñanza más necesarios y de los cuales lamentablemente carecía; al año siguiente ya recibían educación en sus aulas 50 alumnos. Don Ignacio Mariátegui aún actuaba como su director por 1843.*"^{P2/4}

Asuntos administrativos

Como la salud del gobernador Rocafuerte no estaba buena, el Presidente le sugirió tomar un descanso, pero Rocafuerte le contesta en carta del 15 de enero: "*Doy a Ud. mis expresivas gracias por el interés que toma en mi salud, a la verdad está bastante quebrantada (...) pero el estado de los negocios no me permiten por ahora moverme de aquí. Primero, porque en los meses de invierno hay mucha escasez de fondos, que solo yo puedo suplir a beneficio de mi crédito personal en el comercio...*" (es necesario aclarar estas palabras pues por la forma de expresarse de la época pueden ser mal entendidas: Lo que expresan es que el gobernador Rocafuerte aplicaba su crédito personal a beneficio del Estado para ser acreditado en el verano en que se recuperaban las rentas públicas) y continúa con los puntos 2 y 3 para llegar a otro que es clave. "... Cuarto, porque Roca, Cucalón y Cia. no cesan de trabajar contra Ud., contra los colombianos y extranjeros de toda clase, que solo piensan en contrabandos para enriquecerse...". Más adelante le dice: "*Aunque Claudio Díaz se ha conducido mal en el resguardo de la aduana puede ser que se conduzca bien en el ramo de sales, las razones que Ud. tiene para nombrarlo en lugar de Vernaza me parecen muy políticas en las presentes circunstancias (...) él ha jurado eterna gratitud a Ud.*"^{P2/19} Como vemos

claramente, las preocupaciones de Rocafuerte se centraban en la política y los ingresos fiscales de Guayaquil.

Regresa al país el coronel León

Uno de los vencidos en Miñarica, exilado desde entonces en Centro América, regresó al país ingresando por el puerto de Manta. El gobernador Rocafuerte se ocupó de inmediato de comunicar esto al ejecutivo en carta del 22 de enero, haciendo ver el "*descuido reprobable de las autoridades*" por haberle permitido ingresar.^{P2/21} Parece que el Gobernador se había olvidado del decreto sancionado en abril 1839, por medio del cual el presidente Flores había otorgado indulto y amnistía a los expatriados. Esta carta mas bien parece tener como objeto el reforzar la necesidad de reducir el de Manta a puerto menor, haciendo ver que se prestaba a irregularidades.

Producción e importación de pólvora

En los antecedentes vimos que en abril de 1837 se había prohibido la importación de pólvora, salvo aquella realizada por el Gobierno, con el fin de fomentar su producción nacional. Con eso en mente, conoceremos el texto de comunicación fechada 22 de enero de 1840 que dirige el Gobernador de Guayaquil al Ministro de Hacienda: "*Impuesto del contenido de la nota de VS. N° 15 sobre que se remitan á Cuenca dose qq^s. de pólvora en la supocision de que ecsisten en los parques de esta plaza las cincuenta que ordenó el Gobno. se negocien y depositen p^a. cuando tengan á bien disponer de ellos: diré á VS. en contestación que en mi comunicación de fha. 11 de Dicbre. del año ppdo. N° 501 se dijo a VS. que por el correo anterior se le había dado cuenta de haber comprado cinco qq^s. de polvora y que únicamente se encontraron á bordo del Bergantín Nueva Granada p^a. invertirlos en el consumo publico de esta Provincia reservando la suficiente en el parque, en razon de no eccistir una sola libra de este articulo que es tan importante y tan productivo al erario en todo el Dto., por que la que viene de la fabrica de Latacunga ademas de ser de mala calidad su duracion es de muy poco tiempo...*" Continúa: "... no son mas que los cinco (qq.) que únicamente han podido conseguirse hasta aqui por que no habiendose presentado ningun otro buque que contenga el mencionado art., no ha podido darse cumplimiento á la disposición del Supremo Poder Ejecutivo pa. que se compren los cincuenta qq^s. mas y por cuyo motivo tampoco puede tener efecto la remision del N° de qq^s. que se han destinado para Cuenca".^{P2/24} Como se puede deducir de esta carta, si bien con la prohibición de abril de 1837 se fomentó la producción en la fábrica de pólvora de Latacunga, por la mala calidad del producto lo que resultó fue una escasés de pólvora. De esta carta, la información de que el parque de Guayaquil estaba sin pólvora es gravísima, pues la ciudad estaba desprotegida ante cualquier eventualidad. La falta de pólvora en Cuenca debe haber afectado las actividades mineras en esa zona.

Curiosamente el mismo Gobierno rompía la ley, pues al comprar pólvora de un buque en el puerto y no hacer una importación de manera formal, se estaba fomentando la venida ilegal de ese producto.

La escasés se extendía más allá de la pólvora. Veamos cual era la situación de las balas de fusil. El Comandante General de Distrito dependía del Gobernador para el abastecimiento de los parques y el 29 de febrero le escribía: "*Hallándose en el Puerto cuatro qq^s de balas de fusil de plomo del calibre de á onza, a bordo de un Buque consignado á los SS. Icaza y Gainza, y necesitandolos en el Parque, espero se sirva dictar las providencias necesarias para conseguirlas*".^{P2/34}

Como vemos estas preocupaciones en cuanto a pertrechos de guerra, veamos lo que opinaba el Gobernador por esos mismos días, específicamente el 18 de marzo, en comunicación al Presidente: "*Nuestro siglo no es guerrero, sino pacífico, esta es la época de la paz, del orden, de las ciencias, artes, comercio y riquezas, y el que se desvía de esta línea progresiva de bienestar individual y público, desconoce el carácter del tiempo en que vive... A nadie mejor que a Ud. le conviene la observancia de estos principios (...) y su administración, dejando de ser eminentemente pacífica, perdería mucho de su mérito, si Ud. tuviera la desgracia de verse compelido a volver a desenvainar su vencedora espada...*" Y sin apartarse de ese iluminado criterio, continúa con un principio básico de estadismo: "*Por lo mismo que debemos trabajar en la conservación de la paz nos debemos preparar a la guerra, y el mejor modo es pensar en muchas economías, y éstas emplearlas en útiles de campaña, en béticos preparativos que son los mejores garantes de la tranquilidad interior y exterior del país*".^{P2/35} En la misma carta Rocafuerte trata sobre la traída de labradores alemanes para establecer colonias agrícolas, el contrabando de harina y paja por Manabí y el pago del contrato de sales, puntos que trataremos más a fondo en los temas específicos.

La "inútil" "Gracia del Guayas" navega como mercante

Como recordaremos, la goleta de guerra "Gracia del Guayas" fue vendida después del 29 de noviembre de 1839 en mil pesos, luego de dos fallidos intentos de remate. Su estado no debe haber sido tan malo como se decía o se la reparó muy rápidamente, pues el 12 de enero de 1840 salió para el Callao en calidad de mercante. Ese viaje sería de muchas peripecias para la tripulación. Con fecha 21 de marzo el Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil escribe al Gobernador que la goleta peruana Victoria trajo cuatro marineros de la "Gracia del Guayas", quienes informaron que a los 21 días de navegación habían entrado al puerto peruano de Pacasmayo por falta de víveres, lugar en que fueron bien recibidos. Al día siguiente de su llegada, el sobrecargo Gomes bajó a tierra acompañado de una mujer. Algo sucedió que el Capitán del Puerto se enteró y le informaron que era oficial de la Confederación Perú-Boliviana. Con esa denuncia el capitán abordó la goleta y al inspeccionar la tripulación determinó que algunos miembros habían sido oficiales

pertenecientes de la Confederación Perú-Boliviana, por lo que ordenó detenerlos y pidió refuerzos a Lambayeque y Arequipa, llegando las tropas enseguida. Luego ordenó embarcar cuatro de sus soldados a bordo de la goleta para conducirla a Huanchaco. La carga fue desembarcada y las autoridades dieron cuenta a los superiores de este "atentado". Desde ese punto el capitán de la goleta, Sr. Neira, fue embarcado en la goleta peruana "Dolores" con destino a Lima para que acredite la situación del buque. Los marineros fueron embarcados en la gta. "Victoria" y no supieron la conclusión del incidente.^{P2/36}

La Balanza N° 47 del 22 de agosto de 1840 nos da la conclusión de este episodio, usando un encabezado irónico que reflejaba la falta de respeto peruano al comercio que no podía defenderse por si mismo o que no tuviera una flota de guerra de respaldo para defenderlo: "*Garantías que el gobierno actual del Perú presenta al comercio de las naciones vecinas, que no tienen cañones en el mar.*

Ha llegado á Paita la Gracia del Guayas, goleta Ecuatoriana, que fue decomisada en Pacasmayo, porque cometió el delito de arribar á ese puerto menor en el urgente caso de reponer sus víveres y su aguada". Irisarri, muy convenientemente, no menciona que la causa de la incautación fue la presencia de los ex oficiales de la Confederación, considerados, como lo era Santa Cruz, un peligro para la política peruana vigente al momento. Continuemos: "*El Nueve de abril se embargó este buque en Pacasmayo por la causa expresada, y desde entonces se ha seguido un pleito por parte del fisco del Perú contra el dueño del citado buque... El buque no solo fue despojado de los empleados de él, sino tambien de sus aparejos y enseres (...) se ha devuelto la goleta inutilizada enteramente, y no habria podido llegar á Paita si no consigue el dueño de ella que le faciliten tres cabos en Trujillo. Ha sido tal la escasez de maniobra con que ha llegado á Paita la goleta, que fue preciso que la Capitanía de puerto le hiciese entrar á remolque, despues de haber estado cuatro dias sin poder llegar al fondeadero*".^{P2/77}

Las colonias de labradores alemanes

Recordemos que en su estudio económico del Ecuador, Michael Hamerly nos esclarece que la agricultura costeña, salvo la del cacao, el tabaco y la recolección de la paja toquilla, era de subsistencia. Sin embargo, como veremos más adelante, se experimentaba con la exportación de café, algodón, arroz, cascarilla, zarzaparrilla y otros productos, con éxito hacia el mercado francés, por parte de capitanes de buques que doblaban como especuladores con el fin de retornar a sus puertos con carga completa en vez de regresar con lastre. El problema seguía siendo entonces la falta de mano de obra calificada para labores agrícolas, en la producción de esos productos en cantidades exportables, que sí la había para el cacao y el tabaco, así como para el contrabando de la paja toquilla.

Como siempre, Rocafuerte estaba abierto a nuevas ideas que fomentarían el comercio y como propietario de hacienda, estaba consciente de que el Ecuador tenía miles de hectáreas de tierras ociosas. Por la correspondencia al respecto

parece que el origen de la idea de traer labradores alemanes para poner a producir esas tierras fue del capitán Enrique Adam, de la barca hamburguesa "Josefina", quien actuaría como intermediario en la contratación de esas personas en Hamburgo. El proyecto consistía en traer, dentro del año 1841, 150 alemanes jóvenes de entre 18 y 36 años, todos ellos sanos, robustos, industriosos y de buenas costumbres. Serían contratados por 4 años, a razón de 3 reales diarios con comida y 4 sin ella, aparte de lo cual el contratista tendría que darles a sus labradores atención médica, vestuario y satisfacción de sus otras necesidades básicas. A cambio, ellos darían 10 horas diarias de trabajo agrícola, salvo en días feriados. El capitán Adam ganaría el valor del flete y del enganche, que pagaría al contado los contratistas y lo descontaría a razón de $\frac{1}{4}$ por año a sus labradores. No se habla en el proyecto de quien pagaría la repatriación de los labradores que quisieran regresar a su patria al finalizar el contrato.

Veamos lo que dice Rocafuerte al Presidente el 18 de marzo de 1840: "*El Ecuador es bastante grande y de suficientes recursos para hacerse respetar, de nada necesita, solo ha menester de brazos útiles y de habitantes juiciosos y de buenas costumbres. Uno de los proyectos más útiles para la consecución de estos grandes objetos, es traer colonias europeas; mucho estoy trabajando con el capitán Adam para que me traiga siquiera 100 alemanes de Hamburgo; acaba de decirme, que menos de 150 labradores no podrá traer, y hasta ahora solo llega la subscripción a 90, incluso los 10 que he apuntado por Ud. Ahora me indica Ud. que le apunte por 25; mucho me parece en este momento, ensaye Ud. primero los diez que después será fácil traer otros. El impresor no ha acabado de imprimir el plan y prospecto de este nuevo sistema de colonización, y no podré remitirlo hasta el próximo correo. Este primer ensayo de colonias alemanas, podremos después extenderlo a un número de 7 a 8.000 hombres, y entre esos robustos brazos debemos buscar los futuros apoyos del orden, y de la prosperidad de los campos*".

B/10 C. 247 P. 532

Como de costumbre en esta época, Irisarri estaba pendiente de los quehaceres del Gobernador y dio apoyo a la idea a través de La Balanza en su edición N° 28 del 11 de abril: Decía que se había realizado una reunión en la Gobernación para tratar un asunto de interés para el "*fomento y prosperidad del país, cual es el de mejorar la agricultura, pues siendo una de las fuentes principales por donde se adquiere la riqueza pública, se halla tan atrasada y aún olvidada entre nosotros...!*" El Gobernador tomó la palabra: '*... lo útil y necesario que sería á esta provincia y á la República entera el cultivo de nuestro fecundo suelo... Todos los días oímos quejas sobre el estado de pobreza en que nos hallamos. Y ¿cuáles son las causas? ... una de las mas influyentes, en mi modo de pensar, es la falta de trabajo útil aplicado con inteligencia al cultivo de nuestro fecundo y variado suelo (...) la carencia de un Código rural pone en evidencia el atraso en que se halla nuestra agricultura, sin la cual no puede haber acumulación de trabajo útil en la variedad y en la abundancia de los productos, y por consiguiente no puede haber industria,*

comercio, ni requeza pública... Por cartas que hemos recibido últimamente de Europa, sabemos que el algodón y el café de esta provincia tienen buena estimación en aquellos mercados, en donde pueden siempre expenderse con ventaja...".^{P2/39}

El 15 de abril, como post data en carta al Presidente le dice: "Mañana sale para Hamburgo la barca Josefina, y he celebrado con el capitán Enrique Adams una contrata para que nos traiga 112 jornaleros alemanes."^{B/10 C. 252 P. 544}

Para el mes de mayo el Gobernador seguía con la idea y perurgía a los dueños de hacienda para que formalicen los contratos del número de labradores para el que se habían suscrito. Entre ellos estaba don Juan Francisco de Icaza (hermano menor de don Francisco de Paula), quien se comprometió a hacer el abono de la $\frac{1}{4}$ parte del flete de sus 4 labradores hasta el mes de junio.^{P2/50} La suscripción no llegó a los 150 que impuso el capitán Adams como el mínimo, pero como vimos antes había aceptado un número menor. Sin embargo, no tenemos noticia posterior sobre esta especulación, que en realidad eso es lo que era este proyecto, aunque la idea y su propósito eran realmente laudables.

El Gobernador trata varios asuntos marítimos

A continuación veremos unas cartas del Gobernador a funcionarios nacionales y extranjeros, en las cuales trata varios asuntos que manifiestan muy claramente el carácter marítimo de la administración de la provincia de Guayaquil:

Marzo 28 de 1840. El Comandante de un buque peruano de carga que había sido dirigido al puerto de Guayaquil por un práctico desde el puerto de Salango pidió al Gobernador que ese especialista preste declaración, a lo que le contesta en esa fecha: "*A consecuencia de la nota de U. fha. ayer solicitando que la Gobon. ordene que el Practico que ha dirigido el buque de su mando desde Salango á este Puerto preste una declaración ante la autoridad competente: he oficiado al Sr. Gral. Comand^{re}. Gral. de Marina para que se sirva mandar practicar esta diligencia por corresponder á esa Comandancia el conocimiento de estas causas. Lo que comunico á U. para su inteligencia, y en contestacion á su nota citada*". Aunque no se tiene la nota original, es fácil deducir que se trata de un buque extranjero detenido porque entró al puerto de Salango, cerrado a ese tráfico y sólo habilitado para cabotaje. Lo interesante es que el práctico debe haber doblado de resguardo, sin arma, de ese buque que procedía a Guayaquil detenido por haber violado la ley; y más interesante aún es la honestidad de su capitán para no haber simplemente echado por la borda al práctico-resguardo y ahorrarse el problema que debe haber pasado lidiando con las varias autoridades en el puerto de Guayaquil. ¿Por qué pensamos esto? Por la simple razón de que los puertos pequeños de cabotaje no contaban con personal de resguardo, y menos aún armado.^{P2/37}

Abril 12 de 1840. Al Cónsul del Ecuador en Valparaíso: "En la Goleta tres amigos procedente de ese puerto se recibio el cajon rotulado al Sr. Ministro de Relaciones esteriores de esta república, que remite U. con algunos ejemplares de obras elementales pa la escuela militar de Quito, el mismo que lo hare seguir á esa Capital en primera ocasión, y tan luego como mejore la presente estacion".

Abril 19 de 1840. Al Cónsul de la N. Granada: "Como la Goleta Panamá fondeó en esta ría sin la patente respectiva, por haber venido furtivamente del Callao, dispuso esta Gobernación á la Capitanía del Puerto que por ninguna manera permitiese su salida por carecer de este requisito por causa del arraigo determinado por el Tribunal del Consulado de Lima, hasta tanto que esta Gobernación poniéndose de acuerdo con aquella autoridad pueda ventilarse legalmente este asunto. En esta fecha reitero nuevamente esta medida á la referida Capitanía, en consecuencia de su apreciable comunicación de igual fecha que tengo el honor de contestar devolviéndole el documento que se sirve incluir...".^{P2/42} La carta del Cónsul de Nueva Granada tenía el fin de interceder por los intereses del armador neo granadino, pero como vimos, el Gobernador le dijo cortesmente que se tendría que esperar los resultados del proceso legal iniciado en Perú.

Una carta sorprendente sobre comercio del puerto

A continuación conoceremos una extensa pero interesantísima comunicación del gobernador Rocafuerte dirigida al Ministro de Hacienda y, por su intermedio, al Presidente y al Gobierno, referente al puerto de Guayaquil y su potencial comercial. Está fechada 6 de mayo. Esta carta es una de las que demuestran la extraordinaria visión y la claridad de ideas y conceptos de Rocafuerte como Estadista. Esta carta también nos demuestra de una manera realmente sorprendente como no hemos evolucionado como nación comercial en todos los años que tenemos como república independiente. Las mismas fallas de entonces en la administración y dirección de la cosa pública se continúan repitiendo. Leer esta carta de 1840 es como leer una carta de hoy, sólo con cambio en los actores.

"La fuerza de los acontecimientos políticos que va sacando la verdad de las nieblas en que ha estado envuelta, por efecto de nuestras guerras intestinas, y continuadas involuciones, va manifestando que el Puerto de Guayaquil está destinado á ser uno de los primeros y mas importantes del mar pacifico, y que para lograr de las grandes ventajas con que le ha favorecido la naturaleza, solo necesita de algunas leyes protectoras, de la paz, que al mismo tiempo que entiendan su giro, faciliten las comunicaciones con los mercados de España, de Francia, de Inglaterra, y demás partes de Europa.

Ya empezamos á ver los frutos de nuestra liberalidad marcada con el Dto. de la Convención de 26 de Agosto de 1835, por el cual se ha admitido la bandera española en los Puertos del Ecuador y desde que los buques españoles frecuentan

nuestra patria, el cacao ha subido de precio y en el dia está á 3 p. 2 r. que es muy ventajoso á los cosecheros de esta provincia.

El algodón va tomando credito en los mercados de Europa y esta clasificado entre los mejores que se presentan en las plazas comerciales de esa, está avaliado á 15 ps el qq. en los precios corrientes del Havre de Gracia y de Burdeos.

Las muestras de café que se han mandado á Europa han sido recibidas con mucho aprecio.

El mismo cacao de esta provincia que hasta aquí ha sido considerado como el muy infimo de todos cosechados y beneficiado como se acostumbra en Venezuela, da un cacao tan bueno como el mejor de Caracas, los SS. cosecheros que entienden perfectamente este beneficio, lo han puesto en practica y han conseguido un feliz resultado.

El arroz de Guayaquil se ha esportado á Francia con mucha ventaja, el Capitan Leguelec, hizo la esperiencia, y lo introdujo en Burdeos, la cascarilla, la sarsaparrilla, la pita, la vainilla, la paja de toquilla, y sombreros de paja son todos buenos articulos de esportacion para Europa, y para Mejico y atraen á este puerto las embarcaciones de Europa, y de la parte occidental de las Repùblicas de Centro América y de Mejico.

La variedad de frutos de esportacion en que abunda esta provincia da á este puerto de Guayaquil una superioridad sobre todos los demas del pacifico, uniendo á estas consideraciones las de las ecelentes maderas de construcciòn, y el establecimiento de un ecelente astillero. Guayaquil solo necesita del comercio de la Europa y del de Mejico para prosperar de un modo estraordinario; todos los buques Mejicanos que van á buscar mercancias Europeas al Callao y á Valparaiso, recalcan casi siempre en este Puerto para completar su cargam^{to}. con cacao, sombreros, pitas, etc. etc. Si logramos transformar este puerto en puerto franco y de deposito de mercancias Europeas de todas clases de donde pudieran surtirse los tres ó cuatro millones de habitantes que pueblan las costas occidentales de Mejico y de Centro America, nuestro comercio llegaría á ser muy floreciente y nos proporcionaria una prosperidad maritima que ha sido desconocida hasta ahora en nuestros mares. La llegada de la Goleta Mejicana la "Anjelita" á esta bahia procedente del Callao confirma estas verdades, y me han sujerido la idea de elevarlas al conocimiento del Supremo Gobierno para que fije su consideracion sobre la importancia de arreglar este Puerto de un modo tan liberal y sencillo que atraiga el comercio de Mejico y de Europa.

El comercio de Europa puede tomar su curso á este Puerto si se concede alguna rebaja de derechos á aquellos buques que directamente y sin tocar á otro punto lleguen á este porque entonces todos aquellos comerciantes que dirijen sus especulaciones á Valparaiso y otros Puertos de Depósito lo verificarian ácia este, resultando de este tráfico comercial grandes ventajas al comercio en jeneral y al Estado. Este mismo beneficio se obtendría, si por medio de unos tratados

diestramente concretados se arreglase nuestro comercio entre las Repùblicas de Méjico y el Ecuador.

Los SS. Manuel Espantoso y José Sarmiento que en estos días han introducido á esta Aduana un cargamento considerable venido directamente de Francia sin escala en ningun otro Puerto, y en cuya especulacion habia sido unos de sus principales objetos introducirla por el Puerto de San Lorenzo (El Pailón) por la franquicia de derechos concedida por la ley, han propuesto á la Gobon. hacer su internacion por este Puerto siempre que se las rebaje la mitad de los dros. establecidos en esta Aduana, ofreciendo pagar de contado la otra mitad. Mas como la Gobernacion no se cree autorizada para admitir esta propuesta, sin embargo de considerarla útil al Erario, pues de ella depende el ingreso que debería tener el Tesoro en los derechos que causare este cargamento que de no aceptarla lo introducieren libres de ellos por San Lorenzo, elevo dicha representacion al conocimiento de S. E. el Presidente, para que en su mérito y atento las razones de ser un cargamento de propiedad Ecuatoriana, venido directamente de Europa á este Puerto se sirva resolver lo que considerase mas útil y conbeniente".^{P2/44}

El Gobierno negó la solicitud de los señores Espantoso y Sarmiento y el Gobernador comunica al Ministro, con fecha 20 de mayo, que pondrá la resolución en conocimiento de los interesados.^{P2/49} La carga entró por el Pailón.

Cañones botados por la ciudad

La defensa siempre fue importante para el Guayaquil colonial y lo era también para el republicano. Las amenazas estaban siempre presentes ya sea en forma de invasiones piráticas o de flotas enemigas. Sin embargo, los años de paz hacían a las autoridades olvidar las amenazas y las experiencias ya vividas, y ellos tendían a descuidar los medios de defensa de la ciudad-puerto. Una demostración triste y patente de ese descuido la tenemos en una comunicación fechada 13 de mayo de 1840, del Gobernador al Presidente. En ella le dice, entre otras cosas: "Nuestra artillería se está perdiendo; todos los cañones están botados por la ciudad, y como son de fierro, se están oxidando, he hablado con Wright, para recogerlos, y ponerlos bajo una ramada, que es preciso hacer, y cuyo costo no bajará de 700 a 800 pesos porque es preciso, que lleve techos de teja; también iré construyendo las cureñas que se necesitan, y poco a poco me pondré en estado de tener 30 cañones de a 36 (españoles) y de 24, listos para cualquier servicio repentino que se ofrezca; y no exponernos a ser víctimas de una sorpresa".^{P2/45}

Con fecha 3 de junio Rocafuerte informa sobre el avance en la construcción de las cureñas que rehabilitarían muchos cañones: "Lo primero de todo es la defensa del país, y ya he empezado a juntar la madera para construir las cureñas, las que en lugar de costarme 400 pesos como han costado hasta aquí, solo me costarán 130 a 140 pesos, y a fines de este año espero tener listos para entrar en combate 20 cañones de a 24 perfectamente montados".^{P2/54}

En la rehabilitación de los cañones y su almacenamiento adecuado tenía que participar el Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil, Gral. Tomás Carlos Wright. Él realizó los contactos con sus autoridades superiores y esto nos da una idea de que había un grado de rivalidad entre las dos autoridades de Guayaquil, pues el tenor de las comunicaciones del Gral. Wright lo ponen a él como de la idea de rehabilitar y poner a buen recaudo los cañones. Recordemos que la carta de Rocafuerte a Flores, citada antes, es del 13 de mayo. Con fecha 17 de junio el Gral. Wright escribe al Ministro de Guerra y Marina solicitándole ordene que los cañones y cureñas de la fragata "Colombia" se depositen en el patio del Convento de San Francisco, entonces en estado de abandono. El 24 le contesta el Ministro acusando recibo de la comunicación e indicándole que la pondrá en conocimiento del poder ejecutivo y que le comunicará el resultado. El 8 de julio el Ministro del Interior escribe al Gobernador indicándole que el día 6 el Ministro de Guerra lo ha puesto en conocimiento de la carta del 17 de junio enviada por el Gral. Wright y ha consultado de inmediato con el Presidente de la República, quien dispuso se comunique al Gobernador de Guayaquil para que "*se sirva dictar las providencias necesarias, á quiénes corresponda, para que sean admitidos en el punto que indica la nota preinserta, los cañones y cureñas que pertenecían á la Fragata 'Colombia'.*".^{P2/58} A fin de cuentas, luego de más de un mes, la solución al problema regresó donde el gobernador Rocafuerte...

Consulta sobre aplicación de leyes de Aduana

Como vimos en los antecedentes, Rocafuerte se preocupó de que en la aduna estuvieran funcionarios de confianza y probadamente honestos. El Administrador propietario (forma de designar al titular de un puesto) era don Francisco de P. Icaza, pero como estaba frecuentemente enfermo, lo reemplazaba don Vicente Martín, hombre igualmente honesto y capaz. Don Vicente estaba preocupado por la falta de claridad de las leyes que daban privilegio a los buques construidos en el astillero de Guayaquil y elevó una consulta al Sr. Gobernador, mediante carta del 15 de mayo: "*Con fha 15 de Abril ppdo. dirijí a VS. copia de las leyes que rigen en esta ofna. para el cobro de los otros de toneladas, limpia y valiza y anclaje en cumplimiento de la orden que me transcribio VS. fha. 8 de Abril del H. S. Ministro de Hacienda; y habiendo hallado en la colección de leyes y decretos de la Repub^{ca} del año de 1837 – la de 21 de Marzo, que por su artículo 1º declara libres de tales dros á los buques construidos en este astillero, mientras conserven la bandera Nacional, hé considerado hacerlo presente a VS. para si lo juzgase conveniente trasmirlo al Sr. Ministro para los fines que haya lugar*".^{P2/46}

Descoordinación en cobro de derechos por varias autoridades

La falta de coordinación entre las autoridades del Gobierno y de la administración municipal llevaba en ocasiones a enfrentamientos en los que tenía que mediar el Gobernador. Un caso se dio en el mes de mayo de 1840 entre el Capitán del Puerto

y el Administrador de las Rentas Municipales. No debemos de olvidar que cada uno recaudaba sus propios derechos y con sus propios recaudadores, pero el Capitán del Puerto debía tener un "pase", equivalente a un recibo del recaudador municipal antes de autorizar el zarpe de un buque. El Administrador de las Rentas Municipales acusó al Capitán, ante el Gobernador, de haber autorizado la salida de dos buques sin ese requisito; más el Capitán informa a su superior que en los libros de registro de la Capitanía consta la documentación respectiva y dice "... *antes de mandar la lista al Corregimiento cuido de confrontarla, así como de expresar cuando sale algun buque fletado por el gobierno* (que no pagaban derechos)".^{P2/47} Está claro que las relaciones entre los funcionarios de los dos niveles administrativos no eran del todo armónicas o al menos debidamente coordinadas para asegurar que se cumpliera adecuadamente con las normas establecidas. Parecería que en esa coordinación el gobernador Rocafuerte no era muy diestro y en vez de lograr que se pusieran de acuerdo, arbitraba problemas.

Comunicación fluvial – Canal del Batán

Como vimos en los antecedentes, las comunicaciones internas en la provincia de Guayaquil eran eminentemente por la vía fluvial. De ello se derivaba la necesidad de mantener limpios los cauces de los ríos. En esta época se estaba trabajando en la limpieza del río de Pueblo Viejo, aunque a ritmo lento.

Como el tráfico entre Daule y Bodegas era intenso, el Gobernador comenzó a fomentar la construcción de un canal a la altura del estero y fundo conocidos como "El Batán", en la margen oriental del Daule, el cual saldría al Río Grande, ahora conocido como el "Babahoyo", a la altura de Mocolí. Este canal ahorraría el recorrido alrededor de lo que hoy conocemos como "La Puntilla", que para balsas, chatas, bunques o canoas podían significar un día menos de viaje. Informaba al respecto al Presidente, uniéndolo a un pedido de dar empleo: "*Como Ud. me ha recomendado mucho a Marcos Salazar, le he manifestado el deseo que tengo de corresponder a tan poderosa recomendación, y se ha valido de esta circunstancia para solicitar, que yo le nombre director del canal que voy a abrir para comunicar el río Daule con el río grande, y de este modo evitar el gran riesgo de la travesía de la Matanza a Guayaquil. Esta obra es de suma importancia, en ella se interesan la humanidad y la riqueza de la provincia; los pueblos claman por ella, me han suplicado la haga, comprometiéndose a trabajar los cuatro días de la ley, yo he condescendido con sus deseos y empezaré el trabajo el primero del próximo junio; ya tengo todo listo, solo falta un director de obras, y este es el destino que solicita Salazar. Mas como debe ganar de 20 a 25 pesos mensuales yo no se los puedo asignar, y por esa razón su solicitud al gobierno. Mora, es un hombre excelente, cual no se ha conocido hasta ahora (...) me hubiera servido en esta importantísima obra del canal; mas tiene que ir a Pueblo Viejo a continuar la apertura del río, obra también utilísima para toda la provincia, y que se va ejecutando*

perfectamente bien, aunque con alguna lentitud".^{P2/48} Esta comunicación está fechada 20 de mayo.

El historiador Julio Estrada Ycaza, intrigado por esta información, determinó que este canal se ubicaría " ... en la estrecha garganta que se forma entre los ríos Daule y Babahoyo, algo al sur de Pascuales (en el Daule) y frente a la isla Mocolí (en el Babahoyo)... En esa garganta se observan dos esteros cuyos extremos, hacia 1987, no distaban más de 100 metros; y bien pudo ser que Rocafuerte hubiese querido aprovechar esa circunstancia para facilitar el tránsito de embarcaciones entre Guayaquil y Samborondón y demás poblaciones del río Babahoyo, evitando 'el gran riesgo de la travesía de la Matanza a Guayaquil'. En efecto, desde allí hasta Durán ya el río adquiriría una mayor velocidad que justificaba plenamente la apertura de un canal que permitiese culminar el viaje por el más tranquilo cauce del Daule". Sabemos que el sueldo a pagar al director era un problema, pues no había presupuesto para ello y analizando esto, don Julio nos dice: "... parece que mas bien trató (Rocafuerte) de pasarle el problema del sueldo al Municipio de Guayaquil, que, de su parte, se resistía a asumir el gasto. El 3 de junio Rocafuerte se le quejaba a Flores: 'El canal de Batán es muy importante; se ha empezado ya la obra y si quitamos a Marcos Salazar de Director, porque el Concejo Municipal no podrá pagarle su mezquino sueldo de 25 pesos, se atrasará irremediablemente la obra' ".^{P2/53 y 54}

El 30 de mayo el Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil le escribe al Gobernador de Guayaquil: "Recibida q fue la apreciable nota de VS. fha. de ayer, impartí la correspond^e orden al Sr. Comandante de la Goleta de grra. Diligencia p^a que con la Goleta de su mando se dirija al puerto de Batán á llenar el objeto que US. me indica; previniéndole ademas se presente á VS. para recibir sus ulteriores ordenes á este respecto".^{P2/51} No sabemos cual fue la misión de la "Diligencia", pero posiblemente se trató del transporte de herramientas.

Dentro del período entre 1840 y 1850 esto es todo lo que se dice sobre este canal, por lo que lo más posible es que no se pudieron poner de acuerdo sobre el pago del sueldo y los demás de la obra y esta se paralizó. Es más, el canal, si bien fue empezado, nunca se avanzó hasta un punto que justificara su conclusión. Si inspeccionamos ahora la zona, no veremos ni vestigios de esta obra que si bien ahora se la consideraría inútil, no lo era entonces. Para los habitantes de la zona en ese entonces, el canal del Batán se podría equiparar en importancia a la vía perimetral del Guayaquil actual.

El nombre de la "Matanza" nos ha intrigado y hemos tratado de fijar su posición geográfica para ver por qué se deseaba evitarla en la navegación desde Bodegas a Daule. Hasta lo que hemos podido determinar por referencias, la Matanza era lo que hoy es Durán, y el motivo de evitarla era por el incremento de la velocidad de la corriente del río Grande o Babahoyo en ese punto, lo que dificultaba la maniobra para dar la vuelta a la Puntilla y comunicarse entre los dos ríos.

Solicitud de un Alférez de Fragata.

Con fecha 30 de mayo el ministro de Guerra y Marina encargado, CPNV Juan Hipólito Soulín (lo escribían sin acentos) escribe al Gobernador referente a una solicitud que había formulado directamente al Gobierno el ALFG Isidoro Solórzano, y le pide emitir el informe correspondiente.^{P2/52} El ALFG Solórzano no vuelve a aparecer en la historia.

Santa Cruz interesado en hacienda en Puná

El 3 de junio Rocafuerte le reportaba a Flores que el general Santa Cruz con el general Herrera han ido con Mr. Walter Cope a la isla Puná para alquilar o comprar la hacienda de este último. Esta hacienda estaba ubicada en Punta Española, convenientemente ubicada para hostilizar la costa peruana. Rocafuerte estaba plenamente consciente de este patente propósito y dice a Flores: "... *Y yo lo sentiría, porque en esa posición los chilenos o peruanos podrían incomodarnos, bajo el pretexto de que los agentes de la confederación estaban preparando allí sus expediciones. Estos temores son muy lejanos, a la verdad, pero bueno es prever las cosas de lejos*".^{P2/54} Por supuesto que el interés de Santa Cruz era establecer una base para hostigamiento de la costa peruana y el buscar esa posición nos indica que no tenía la menor consideración para con sus anfitriones, pues no le importaba comprometerlos. Por otro lado, era responsabilidad de aquellos que habían dado el asilo político el preocuparse por que su "huésped" respetara los términos de ese derecho, pues estaba sujeto a estrictas normas internacionales.

Apremios financieros de Guayaquil

Los apremios financieros de la provincia de Guayaquil, que eran realidades palpables que las vivía el Gobernador, lo llevaban a veces a tomar medidas impopulares. Existían antecedentes de dar a los soldados de las guarniciones costeras paga incompleta y Rocafuerte acudió a ese arbitrio al encontrarse sin recursos. El Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil había presentado su queja al Ministro del ramo, sin duda luego de tratar de razonar infructuosamente con el Gobernador. El Ministro escribió a Rocafuerte con fecha 12 de junio haciéndole ver que ese arbitrio ya había sido rechazado por el Gobierno y le requirió que la paga a la tropa de Guayaquil y Manabí sea igual a aquella de la tropa en el interior.^{P2/55} Sin embargo, esto era más fácil de ordenar que de cumplir, pues simplemente no había el dinero para hacerlo.

La "Diligencia" hace de prisión

La Goleta "Diligencia", anclada en el río Guayas la mayor parte del tiempo, tenía usos variados de acuerdo con la voluntad del Sr. Gobernador. El 17 de junio de 1840 se convirtió en prisión de un señor Oyarvide, quien había estado desterrado en Paita, pero había retornaido con su familia en base al ofrecimiento de salvoconducto

que le hiciera el Ministro de Guerra y Marina, Gral. Manuel Matheu.^{P2/207} Oyarvide era activista político y Rocafuerte lo consideraba un peligro para la paz y estabilidad de la provincia y de la República. El Gobernador ordenó de inmediato su detención a bordo de la "Diligencia" hasta que el Gobierno resolviera sobre el salvoconducto, ya que no tenía el instrumento sino la carta del ministro Matheu. Rocafuerte advierte que no responde por la paz de la provincia si se lo conceden. La preocupación de Rocafuerte se incrementó al visitar a Oyarvide a bordo de la "Diligencia", nada menos que Vicente Ramón Roca. Rocafuerte vio más aún intenciones revolucionarias y mantuvo a Oyarvide prisionero. El 23 de junio, advertía al Gobierno nuevamente sobre la inconveniencia de la concesión del salvoconducto. Más aún, condicionó la concesión a que el Gobierno se lo llevara de la provincia de su mando.

No sólo había llegado Oyarvide sino otros expatriados y como el día 23 de junio llegó el bergantín "Garaicoa" procedente del Callao y en él llegó el general Antonio Elizalde, éste no se salvó de ser tachado también como vagamundo por Rocafuerte. Veamos sus palabras: "... *Campos ha venido también con Elizalde, lo cierto es que se va aumentando aquí una junta de vagamundos, que nos dará mucho que hacer*". En cuanto a Elizalde personalmente, esto es lo que tuvo que decir: "*Como él parece estar ahora en buen sentido con el gobierno, y Dios le conserve en esta santa gracia, él me ha hablado con la mayor franqueza sobre el estado actual del Perú, la situación de aquel país es horrible...*". A su llegada fue visitado por Vicente Ramón Roca, quien invitó a Elizalde a ser candidato a Senador por su partido de oposición. Elizalde aceptó, fue candidato y salió electo.^{P2/57} Elizalde pasaría a la historia por su participación en la Revolución Marcista, cinco años más tarde. Oyarvide fue expulsado nuevamente al Callao en la Goleta Carmen, junto con su esposa, según comunica Rocafuerte al Presidente el 5 de agosto de 1840.^{P2/74}

Se reintegra Ministro de Guerra y Marina.

El general de brigada Manuel Matheu, ministro de Guerra y Marina, una vez opositor de Juan José Flores pero ahora su firme aliado, estaba sufriendo de precaria salud. Afortunadamente para el Gobierno, habían nombrado como Oficial Mayor (actual equivalente sería el subsecretario) al militar francés *Jean Hippolite Soulín*, quien tenía el rango de Capitán de Navío, pero de acuerdo a la usanza de la época, usaba indistintamente el de Coronel. Soulín reemplazaba frecuentemente a Matheu y en ocasiones, como la que culminó el 1º de julio de 1840, por períodos relativamente largos. El capitán Soulín castellanizó su nombre y apellido pero no le agregó los acentos en los lugares que gramaticalmente correspondía.^{P2/60}

La paja en el ojo ajeno. Inquietud en Perú

Don Vicente Rocafuerte, como hemos visto y seguiremos viendo a lo largo de esta historia, tenía una personalidad extraordinaria que lo ubicaba fácilmente entre los que se llama "Grandes Hombres"; pero como todo ser humano, tenía fallas de

carácter que en él, por lo recia de su personalidad, tendían a ser mayores que las de los comunes. Una de esas fallas era la de ver magnificada la paja en el ojo ajeno al tiempo que ignoraba la viga en el ojo propio. En este caso nos referimos a la delicada situación que se vivía con el Perú en gran parte debido a la presencia y las maquinaciones de Andrés de Santa Cruz, en el puerto de Guayaquil. Esa presencia era aceptada con beneplácito por Rocafuerte, sin querer ver el daño que le hacía al país. Esa era la viga en su propio ojo. La paja en el ajeno eran las maquinaciones de Vicente Ramón Roca y sus seguidores. Rocafuerte veía sedición en todas partes. Todo el que no fuera servil con el Gobierno era revolucionario y enemigo. No toleraba la oposición, legítima en el caso de aquellos que no estaban de acuerdo con la presencia de lo que ellos denominaban "el militarismo extranjero".

La alarma en Perú por los preparativos, supuestamente secretos, de Santa Cruz se magnificaba por los preparativos que había ordenado Rocafuerte para apoyar la campaña de Pasto, en la que estaba empeñado el Presidente. Los espías peruanos informaban permanentemente sobre lo que se hacía en el puerto, tanto por parte de los emigrados de Santa Cruz, como por el Gobierno ecuatoriano. La información se traducía en alarma en el Gobierno peruano, debilitado por las luchas intestinas, y en inquietud en la costa Norte. Lo más fácil era culpar a otros de la situación y Roca era el ideal para ello. Rocafuerte le informó a Flores que Roca estaba regando rumores de que Flores, en unión de Santa Cruz, pretendían derrocar al presidente Gamarra. Pedía a Flores que tome medidas drásticas para detener los "infundios". Por supuesto que las medidas drásticas eran las de arrestar y deportar a Roca y sus seguidores, más el Presidente, seguramente consciente de la real situación por los informes de inteligencia que debe haber tenido, no actuó en contra de los enemigos políticos. Sin embargo, la delicada situación con Perú era real. El cónsul del Ecuador en Piura, Pedro Moncayo, le informaba el 1º de julio: "*Ud. debe estar impuesto ya del estado de alarma en que se halla este Gobierno con motivo de las pretensiones hostiles que se atribuyen al Gobierno del Ecuador. Los anuncios sobre este particular no se limitan a razones en nuestro Gobierno mismo, desgraciadamente, sino que se extienden hasta resucitar la Confederación haciéndole más prepotente con la aquiescencia del Ecuador. Estos anuncios se hacen por los emigrados que quieren impedir sus consolidaciones, los unos para conseguir un salvo conductor, los otros para mantener al país en una perpetua inquietud aprovechándose de la anarquía.*"^{22/61} Las palabras de Moncayo eran claras pero como no decía lo que Rocafuerte quería oír, dudó entonces de la lealtad de Moncayo para con el país.

Esta ceguera voluntaria de Rocafuerte era parte de su personalidad, que causaba rompimientos con quienes no fueran incondicionales con él y sus creencias.

Los aprestos de guerra en el Norte exigían el apoyo de todo el país y Flores le pidió a Rocafuerte la adquisición de 4.000 fusiles. Éste le contesta el 1º de julio: "*Ud. me recomienda de negociar cuatro mil fusiles, que importan por la parte que menos*

40.000 pesos. ¿y de dónde sacamos esta suma? A esta grandísima dificultad se agrega otra de gravísima consideración, y es que en el estado de inquietud y de alarma en que se halla el Perú, la noticia de que estamos comprando 4.000 fusiles, confirmaría las sospechas que tiene de nuestra buena fe, en nuestras mutuas relaciones políticas, y complicaría nuestra actual posición. Como soy sin embargo de la opinión, que para conservar la paz es preciso estar preparado a la guerra y que lo que más nos importa es tener bien defendido el país para no ser víctimas de una perfida sorpresa, he contratado ya con mucho sigilo 500 fusiles a 10 pesos. Este negocio exige la mayor reserva, y así se lo he comunicado a Luzarraga, quien escribe mañana a Valparaíso por la barca inglesa 'La Golondrina', al capitán Freilur pidiéndo los 500 fusiles al precio de 10 pesos puestos aquí".^{P2/62}

Milicias a Esmeraldas en la goleta "Diligencia"

A pesar de que la situación en el Sur de la Nueva Granada se consideraba controlada para esta fecha, había preocupación en las provincias fronterizas desde la Costa hasta el Oriente, pues se desconocía el paradero del Gral. Obando y sus seguidores. Aparte de esto, se requería fuerzas para ayudar a mantener el control policial en el cantón de Esmeraldas. Para el efecto, el Gobernador de Imbabura solicitó al poder ejecutivo, mediante comunicación de los primeros días de julio, que se envíe tropa veterana a ese cantón. El Oficial Mayor de la Sección General del Ministerio de Guerra y Marina, en Oficio del 13 de julio, dispone al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil el envío, no de las tropas veteranas solicitadas, sino de milicias de Manabí, indicándole además que debe proveérseles de armamento y municiones, así como debe asegurárseles que serían relevados puntualmente cada tres meses. Se dispone también que el transporte lo realice la goleta de guerra "Diligencia".^{P2/65}

Como el transporte lo haría la "Diligencia", entró en el asunto la Tesorería de Guayaquil y la Gobernación, pues el costo de la operación de ese buque estaba bajo su cargo y responsabilidad. Adicionalmente, de alguna manera se creó una confusión en el sentido de que la Tesorería de Guayaquil tendría que asumir el pago de esas milicias. Se cruzó alguna correspondencia al respecto entre los Ministros de Hacienda y Guerra y Marina, así como la Gobernación de Guayaquil, pues el Gobernador manifestó su más buena voluntad para colaborar pero estaba limitado por la falta de recursos. El Gobernador esclareció en carta del 22 de julio al Ministro de Hacienda: "... será cumplida la orden del Gobno. en la parte que me corresponde, sin embargo de respetar al Supremo Gobno., que estas Cajas no tienen absolutamente como cumplir y soportar tantas y tan frecuentes cargas que se le imponen y que algunas veces á pesar de los deseos que animan á esta Gob^{no}. tendré que pasar por el sentimiento de no verificarlo por imposibilidad aunque no por voluntad y falta de remision".^{P2/69}

El Ministro de Hacienda debe haber pasado copia de esa comunicación al Ministro de Guerra y Marina ya que el 31 de julio se apresuró a esclarecer que al ser el

Corregimiento de Esmeraldas el solicitante, sería la Caja de esa jurisdicción y la Gobernación de Imbabura las que sufragaría todos los gastos. Pero aparentemente nadie les había comunicado esto a esas autoridades, pues en cuanto se les hubo notificado, el envío de las milicias se suspendió. Eso era lógico pues Esmeraldas, con sus escasas rentas, ¿de dónde sacaría para pagar improvisadamente por una guarnición que no tenía presupuestada? De la Tesorería de Imbabura tampoco podían salir los fondos ya que esa provincia estaba comenzando a sentir los estragos de la situación en la Nueva Granada.^{P2/72}

Situación de militares retirados en México.

En La Balanza N° 42 del 18 de julio de 1840, Irisarri reproduce un artículo del "Cosmopolita" sobre la situación de los militares retirados de la independencia mexicana. El artículo se publicó en dos partes, en dos ediciones de La Balanza y según los argumentos presentados por los militares retirados, se encuentran en un terrible estado de pobreza y abandono. De la lectura de este artículo se puede comenzar a entender por qué el general Flores se preocupó tanto por el bienestar de los militares que lucharon por la independencia de las colonias españolas. El abandono de los soldados una vez ganada la victoria no era una novedad entonces, ni lo es ahora. Todo Estado debe saber ser agradecido con quienes han estado dispuestos a dar su vida por su existencia. Flores sí tuvo esa preocupación que, en opinión de algunos, fue excesiva. Esa opinión se comenzó a acentuar a comienzos de 1840 y se agravó cuando llegó el momento de las elecciones para el Congreso convocado para 1841.^{P2/67 y 68}

Asuntos de defensa

La defensa del puerto era siempre una preocupación de Rocafuerte y el 29 de abril le escribía a Flores que "*Ayer tuve una larga conferencia con el general Santa Cruz, y le he visto muy deseoso, de que el Ecuador entre en pleito con el Perú, en la cuestión de límites, no hay duda a él le traería cuenta alguna desavenencia entre ambos países, pero a nosotros solo nos conviene la paz, y hacer prudentes economías para defender el país, comprar fusiles, pólvora, vestuarios, tener buenas lanchas cañoneras para la defensa de este río, acreditarnos de justos y juiciosos vecinos, al mismo tiempo que tenemos bastante energía y fuerza para reclamar nuestros derechos, y hacernos respetar del mundo entero*".^{P2/131} Las lanchas cañoneras no se construirían sino con apuro cuando se temía un inminente ataque peruano. Esta es la primera carta en que Rocafuerte enuncia claramente que estaba consciente de las intenciones de Santa Cruz. Sin embargo, permitió que continúe con sus maquinaciones en perjuicio del Ecuador.

El 5 de agosto Rocafuerte escribió a Flores una de sus extensas cartas personales, con la diferencia que esta estuvo más que nada dedicada a asuntos de defensa y por tanto nos concierne en esta historia. Vamos a citar algunos pasajes importantes de

esta comunicación y resumiremos otros. "Ud. sabe que mi opinión es de estar siempre preparado para la guerra para mejor conservar la paz; que hace más de un año que mi constante anhelo es fortificar esta ciudad, construir cureñas, tener buen armamento, pólvora y demás útiles de guerra; desgraciadamente casi nada he podido hacer por falta de numerario, y por la de un ingeniero para dirigir estas obras que necesitan práctica y conocimientos científicos". Como la preocupación del Presidente se centraba en los fusiles que había requerido al gobernador, Rocafuerte le dice que los 500 ya ordenados deben estar a punto de llegar y que ha ordenado 500 más. Le ratifica al Presidente que no será posible comprar los 4.000 que él quería, los que además considera peligrosos si se los riega por toda la sierra. El considera que "esos fusiles son más peligrosos que todos los Gamarras y Obandos juntos", si caen en manos de sus enemigos internos. Rocafuerte no considera que la Nueva Granada representa una amenaza para el país y cree que Obando ya está lo suficiente desprestigiado para no representar peligro. De igual forma piensa que Gamarra tampoco representa una amenaza seria, pues no es amado por el pueblo peruano. Considera que la presencia de bolivianos en el Ejército peruano nos debe aliviar de temores. Luego regresa a tratar la seguridad interna: "Lo que importa mucho es la defensa de esta plaza, ponerla al abrigo de otra sorpresa como la de la *"Libertad"*" (se refiere a la entrada de la fgt. "Libertad" hasta Guayaquil y su ataque). En esto debemos fijar nuestra consideración y recomiendo este importante punto a los conocimientos militares de Ud.". A continuación agrega: "También podemos llamar para protección del comercio extranjero a los almirantes que mandan en el Pacífico las escuadras de Francia, de Inglaterra y de los Estados Unidos, y estas respetables fuerzas contendrán cualquier atentado. No es tan fácil renovar en nuestro río la fechoría que se cometió en el Callao con el bergantín *Aquiles*".^{P2/74}

Facultades extraordinarias para el Presidente

Las noticias de Pasto eran graves y el Presidente quería marchar al Norte. Para el efecto reunió al Consejo de Gobierno con el fin de que le concedieran facultades extraordinarias. Pero no quiso aceptar todas para las que estaba facultado, sino solamente pidió aquella que lo facultaba para aumentar la fuerza pública. El 17 de julio le fue conferida la facultad de aumentar la fuerza pública, en especial las milicias. Con esta autorización se comenzó a reforzar el Ejército y, como lo decía el decreto, en especial las milicias.^{P2/76}

¡Plata, plata y siempre plata! ... y algo de estrategia

El 26 de agosto le había escrito Rocafuerte a Flores que estaba preocupado, pues "Hace mucho tiempo que no vienen buques del Callao; el comercio está muy paralizado, la miseria es grande y el lujo es mayor, el que se manifiesta en las funciones del teatro. No sé a dónde iremos a dar". La situación no era nada buena y empeoraría más aún una vez emprendida la aventura de Pasto e incurridos los

enormes gastos que implicó. Por otro lado, la situación del Perú tampoco era buena, pues tenían sus propios problemas internos y externos que dificultaban su comercio, y esa era una de las razones para la baja del comercio con el Callao.

Rocafuerte se adelantaba a la situación económica que derivaría de la guerra en Pasto y le escribió a Flores el 2 de septiembre de 1840: "*En caso de asignar un contingente mensual para el sostenimiento de las tropas en Pasto, y de no alcanzar las rentas naturales para este objeto; soy de la opinión de levantar en toda la república un empréstito forzoso, pagadero en el curso del año venidero, de la contribución de indígenas en la Sierra, y de los derechos de importación y exportación que se adeuden en esta aduana. 'Plata, plata y siempre plata' decía Frederico, 'ese es el primer elemento de la guerra'.* Así pues, es preciso desde ahora calcular lo que se gastará al mes, y los medios que tenemos para hacer frente a estos gastos. Tampoco debemos perder de vista que las atenciones del norte no deben hacernos descuidar el sur. Que Gamarra en el día solo está contenido por el miedo que le inspira la fama guerrera que tan justamente ha adquirido Ud., y sabiendo él que Ud. se haya tan lejos del sur, es capaz de aventurar un golpe de mano, como el que dio la **Prueba** en este río...".^{P2/78} Ciertamente que esta era una muy inteligente y acertada evaluación de la situación antes de la intervención en Pasto. Como vimos previamente, algo se hacía en cuanto a la reactivación de cañones, pero en cuanto a la fuerza naval que sería el poder disuasivo ante un nuevo "*golpe de mano, como el que dio la Prueba en este río*", nada se hacía. La pequeña goleta "Diligencia", desarmada normalmente, seguía siendo nuestro único buque de guerra.

El día 1º de septiembre entró a puerto la fragata "Whareham", que era de Luzarraga y luego se llamó "Adela". Llegó de Cádiz y entre su carga trajo para las tropas 800 uniformes que Rocafuerte calificó de "*completos y magníficos*". Rocafuerte continúa informando que "*Dentro de 15 días podrán estar aquí mil fusiles de los dos mil que he pedido*". Esta información confunde pues en carta anterior dice claramente que había pedido 500 fusiles y que pediría 500 más. Lo que decía ahora duplicaba ese número. También informa: "*Las cureñas van despacio pero están bien construidas: en fin, por acá haremos cuanto se pueda por cumplir con sus órdenes, y cooperar al buen éxito de la campaña*".^{P2/78}

También hace una sugerencia sorprendente que muy posiblemente fue propuesta por el Gral. Wright, pues se trata de estrategia naval: "*Si Ud. va al Guáytara, será muy útil para cortar a Obando toda comunicación con la Costa que Ud. escriba a Herrán y al gobierno de la Nueva Granada que la goleta de guerra Tequendama cruce entre Varvacoas y Guayaquil: nuestra goleta Diligencia hará lo mismo, y entre ambas podrán servir de correos, y facilitar las comunicaciones entre los dos gobiernos... En la próxima semana estará aquí la fragata de guerra americana la Constitución, el comodoro que la manda, Mr. Claxton, en muy amigo mío, y yo*

espero conseguir de él que venga a este río una corbeta de guerra de los Estados Unidos para que sirva de respeto, como sirvió en otros tiempos la Vincennes".^{P2/78}

Los vivanderos se ausentan de la ciudad

Los rumores y aprestos de guerra ya estaban surtiendo efecto en cuanto al desabastecimiento de víveres en Guayaquil, pues los vivanderos no querían venir para evitar ser reclutados. El Gobernador tuvo que tomar medidas urgentes para darles la seguridad de que no serían reclutados a la fuerza. En un suplemento al N° 50 de La Balanza, fechado 12 de septiembre de 1840, se publica, en la segunda página, el decreto del Gobernador que declara exentos del servicio a los vivanderos, mayordomos y conciertos de las haciendas que se registren de acuerdo a lo dispuesto en el decreto y porten la respectiva papeleta firmada por el Corregidor del cantón donde esté ubicada la hacienda.^{P2/073}

Se pide aclaración sobre el derecho de toneladas

A pesar de que el respectivo decreto estaba muy claro, el Ministro de Hacienda pidió al Gobernador que se le confirme la tarifa que se cobraba por el Derecho de Toneladas. El Gobernador pasó la nota al administrador, don Francisco de Paula Icaza para su informe, recibiendo contestación el mismo día. Al día siguiente contestó al Ministro adjuntando el informe del Administrador. El derecho de tonelada era de 2 reales para los buques nacionales y de países que tenían tratado con el Ecuador y cuatro reales para los demás. El administrador Icaza aclara que la información está clara en los estados de las cuentas de la Aduana que se presentan regularmente al Ministerio.^{P2/80}

Con la ida del Gral. Flores al Norte, la intranquilidad por las desconocidas intenciones del Gral. Gamarra hacia el Sur del Ecuador se acentuó. No sabremos a ciencia cierta hasta que algún día podamos estudiar los documentos holográficos peruanos, si fue verdad o un simple rumor la venida del Presidente peruano al Norte de su país con fines bélicos, pero al gobernador Rocafuerte le llegó información de que el general Gamarra iría a Piura con el pretexto de reponer su salud, pero que el viaje había sido precedido del envío de tropas a Trujillo, Lambayeque y varios puntos del Departamento de la Libertad. Esta información era ciertamente alarmante y alimentaba la situación de incertidumbre en la costa Sur del país. Rocafuerte le comunicaba a Flores el 23 de septiembre: "Yo y Wright estamos muy interesados en aumentar la fuerza, en adquirir medios de defensa, y en prepararnos a evitar cualquier golpe de mano que intenten dar.

Antes de ayer llegó aquí el comodoro de la escuadra americana Mr. Claxton, que es un antiguo amigo mío, yo conseguiré de él que me tenga siempre en el río una corbeta de guerra, que sirva de respeto a nuestros enemigos interiores y exteriores".

En efecto, el Comodoro estuvo en Guayaquil y veremos lo que Rocafuerte dice a Flores al respecto, en carta del 30 de septiembre: "*El comodoro americano ha regresado hoy a la Puná para seguir su viaje a Lima, va encantado del Ecuador (...) y de las generosa hospitalidad que nuestras leyes conceden a los desgraciados emigrados* (seguramente se trató la situación de Santa Cruz, que era un problema que trascendía al ámbito local). *El nos dio ayer un convite a bordo de una goleta de guerra que acompaña siempre la fragata Constitución, que es aún mayor que la Colombia... El comodoro enviará a este río la corbeta de guerra Saint-Louis, a principios de noviembre estará aquí*". Lo que no se dice es que la "*Constitución*" no entró a Guayaquil, sino que se quedó en Puná. Seguramente el comodoro Claxton no quiso arriesgar un encallamiento que habría mancillado el honor de la Armada de los EE. UU. Añadió Rocafuerte: "*Lo que está muy mal es el comercio, nada se hace, hay muchas mercancías, y faltan compradores; el dinero ha vuelto a estar tan escaso, que ya no se encuentra ni al 3 por ciento al mes, cuando hace un año estaba al 1½ por ciento*". En esta carta también le dice que "*en casa estamos nuevamente de luto*" pues Manuel de Icaza y Silva, hermano de Francisco de Paula Icaza, se tendría que ausentar a Londres por dos años, ya que había problemas con algunas cargas de cacao que sumaban 150.000 pesos, una suma fabulosa para la época. Ese luto no era solamente familiar, pues Icaza era esposo de doña Josefa Gainza y Rocafuerte, sobrina de don Vicente, sino también político, pues él era el encargado de negocios del Perú y un factor en el mantenimiento de la paz.^{P2/81}

Ilustre visita de la U.S.S. "Constitution"

Como vimos antes, la visita de la escuadra norteamericana fue todo un acontecimiento social y político. La Balanza, como principal medio de Guayaquil no podía dejar de reseñar la visita, lo que se dio en el N° 2 del 10 de octubre de 1840: "*Fragata 'Constitución'. Esta fragata de guerra de los Estados Unidos ha dado la vela de la costa de la Puná para la costa del Perú el dia 3 del corriente. La corta mansion que hicieron en esta ciudad de Guayaquil algunos de los oficiales de este buque con el comodoro Claxton, y los de la goleta Shark, fue suficiente para que todas las personas que conocieron á esta distinguida oficialidad, sintiesen el verla partir tan pronto. Pocas veces se reune en un par de buques de una nacion un cuerpo de oficiales tan lucido, tan amable, tan igual en todas las ventajosas cualidades que pueden reconocerse á la primera vista. El comodoro Claxton, que manifiesta en su semblante la nobleza, el valor, la jovialidad y la finura del trato de un perfecto caballero, ha sido obsequiado por el Gobernador de esta Provincia, que es un antiguo amigo suyo. Nos es muy satisfactorio decir, que si los jefes y oficiales de estos buques han exitado las simpatías de todas las jentes de buen tono de Guayaquil, ellos van bien reconocidos al favorable acogimiento que se les ha hecho, y hablando muy ventajosamente de la civilidad y bondadoso carácter de los habitantes de este pais*".^{P2/84}

Cabe decir que la ***Constitution*** era y es el más venerable de los buques de la Armada de los EE. UU., y aún se la conserva en servicio activo simbólico, en el puerto de Boston.

Puná y su tradición marinera

Hemos mencionado con cierta frecuencia a Puná en relación con esta historia, pero no nos hemos detenido a comentar un poco sobre su rol en la historia marítima del Ecuador. Puná ocupa un lugar importante desde siempre al ser, como dijo Modesto Chávez Franco, "*... a la entrada en el golfo, como centinela si en época bética, como portera si en tiempo de paz. Ella da el alto a toda nave para decir a Guayaquil si lleva guerra, peste ó contrabando; ella introduce los empleados del resguardo en los barcos extranjeros, y los provee de prácticos pilotos para el arribo por entre los bancos y estrechos pasajes hasta el puerto en el Guayas*". Por cierto que los prácticos se embarcaban a veces en el pueblo de Puná, y a veces en Punta Arenas o en Punta Española. El Resguardo de Aduana estuvo unas veces en Puná y otras directamente en Guayaquil, al igual que los médicos de sanidad. La vida en la isla era muy monótona y el personal prefería estar en la ciudad de Guayaquil, aunque lo adecuado era que estuvieran en Puná, pues así se controlaría mejor el contrabando y las epidemias. Continúa Chávez Franco: "*En el magín de nuestros cholitos CONSTRUCTORES NAVALES, como ellos se llaman, y a fér que con muchísima justicia, no cabía una línea más fuera de los modelos que heredaron de sus padres para la construcción naviera que aumentó, no reemplazó, a las escuadras de los punáes y tumbis, sechuras y otros navegantes pre-pizarristas: La chata es chata, y no les vaya nadie con croquis ni plantillas, si quiere viajar seguro en ella cuando vaya sobre la caña del timón la firme mano de un Quimí o un Meregildo...*".⁸² La generosa prosa de Chávez encierra una muy importante verdad: Puná fue puerto y astillero mucho antes que Guayaquil existiera. En ella se construyeron muchos de los principales buques de la Armada de la Mar del Sur. Si perdió importancia fue debido a su aventajada posición, de fácil acceso para los piratas, lo que la hacía muy vulnerable, y de la depredación de sus bosques naturales, que proveyeron de madera noble para la construcción de buques, hasta agotarse. Puná se convirtió en la puerta de entrada y filtro para el puerto de Guayaquil, y eso aseguró que mantendría por generaciones un rol secundario de apoyo a ese puerto.

Aún cuando se le quiso dar importancia política, como cuando se la designó cabecera del cantón de su nombre, que incluía Machala, Santa Rosa y Balao, no pudo mantener su preeminencia por el aislamiento que ha sido su bendición y al mismo tiempo su azote.

Llegan fusiles que no se han pedido

La barca mercante Miceno, perteneciente a Manuel Espantoso, llegó de Valparaíso el 13 de octubre. Rocafuerte informa a Flores al respecto el 15 de octubre: "El

buque de Espantoso, el Mycene ha llegado antes de ayer de Valparaíso, y ha traído mil fusiles de cuenta de los señores Polymir y Michles (Polhemus y Mickle), como yo no los he pedido, ni por ahora los necesitamos, los dejaremos en depósito en la aduana; y en caso de una urgencia imprevista echaremos manos de ellos. Yo no los tomo porque no tengo como pagarlos, y porque he logrado restablecer el crédito del gobierno, no entrando en compromisos que no pueda cumplir con la mayor exactitud...". Obviamente, conociendo de la situación, los Srs. Polhemus y Mickle decidieron especular con estos fusiles. No olvidemos la contradicción de Rocafuerte sobre el número de fusiles que compraría, el que primero era de mil en total y luego fue de dos mil. No sería nada raro que "alguien" del interior del Gobierno les avisó de este aumento y por ello corrieron ese riesgo.^{P2/86}

Las elecciones de 1840

Vimos en los antecedentes de 1839 sobre la elección de los electores y la elección de las autoridades seccionales. Ahora, el 1º de noviembre de 1840, se reunía la Asamblea Electoral de las provincias para que los electores elijan a los representantes provinciales ante el Congreso. En Guayaquil, el Gobernador había dispuesto de antemano la reunión de la Asamblea en la Casa Consistorial en el día fijado por la ley. Antes de tomarles el juramento de rigor, el Gobernador les dirigió una interesante y profética alocución, en la que, entre otras cosas dijo: "*Ha llegado el tiempo de reformar la Constitución, época de temor y de esperanza; si la malograis, ¿quién es capaz de calcular los males que os pueden sobrevenir? Lo que hai de cierto es, que la dicha de este país depende de la actual elección (...) Penetraos bien de la importancia de vuestra misión; reflexionad en las consecuencias de este acto; ellas son de calamidad, ó de paz, de quietud ó de trastorno, de ventura ó de desgracia. Se trata de conservar la paz interior y de evitar la revolución legal, que es lo mismo que la tiranía legal. ¿Qué nos importa que la revolución ó tiranía sea legal, militar ó colonial? Toda revolución es una calamidad pública, que interrumpe el orden, que agita los ánimos, que facilita las venganzas, que asuela los campos y arruina los pueblos... De todos los Congresos que hemos tenido, ninguno se ha excedido tanto como el de 1837 en prodigalidades, favores, creación de empleos inútiles, trastornos judiciales, leyes fiscales arrancadas por el egoísmo, y concesiones indiscretas, como la entera franquicia de derechos en el puerto de San Lorenzo*".^{P2/88 y 89}

Luego de la alocución y toma del juramento, el Gobernador se retiró de la sala y la Asamblea comenzó su labor.

Dice La Balanza en su edición suplemental al N° 6 de fecha 7 de noviembre, lo siguiente sobre la Asamblea y el resultado de su trabajo:

"En seguida la Asamblea procedió á ejercer sus funciones con arreglo á las fórmulas legales; y el resultado de sus operaciones ha sido el siguiente: Salieron elegidos para Senadores: Doctor José Joaquín Olmedo. Jeneral Juan Illingrot. Juan Rodríguez Coello. Para Suplentes: Doctor José María Viteri. Vicente Martín.

Antonio Elizalde. Para Representantes: Doctor Francisco Aguirre. Agustín Oramas. Vicente Gainza. Ramón Benítez. Para Suplentes: José García Moreno. Clemente Ballén. Ilario Terranova. Lorenzo Garaicoa".

De esta lista, algunos de los nombrados ni siquiera habían sido consultados sobre el uso de sus nombres y otros, en cambio, eran afectos a la oposición. Illingworth no aceptó su elección. Van Aken, en su libro "El Rey de la Noche" analizó la situación previa a las elecciones. *"Durante 1840, los líderes cléricales y los seguidores de Vicente Ramón Roca de Guayaquil trabajaron asiduamente detrás de los bastidores para apoyar a los candidatos de oposición en las elecciones al Congreso que se llevarían a cabo a fines de año. Recogiendo la expresión de 1837 'una revolución legal', pretendieron ganar el control de la legislación nacional que se reuniría en enero de 1841.*

El gobierno, conociendo la continua amenaza planteada por sus adversarios, reunió a sus propias fuerzas en un esfuerzo decidido por mantener el mando del nuevo Congreso. Las ventajas de estar ya en el poder eran considerables, y el régimen de Flores no tenía escrúpulos en emplear su posición para asegurar el triunfo electoral. Se podía confiar en los comandantes militares y gobernadores provinciales leales al gobierno para que emplearan su influencia y lograr así un resultado favorable... La intimidación de los electores, la violación del secreto de voto, y la inapropiada manipulación de las asambleas electorales eran algunos de los métodos utilizados por el gobierno para mantener el control... Al concluir la votación era obvio que el gobierno había ganado con una mayoría significativa en ambas cámaras del Congreso, pero, sorprendentemente, los candidatos de oposición vencían en las provincias serranas de Pichincha e Imbabura, y las elecciones cuencanas estaban siendo cuestionadas... Sin embargo, el triunfo del gobierno era precario, porque las disputas sobre métodos electorales y el escrutinio de la votación resultaron en una paralización legislativa y en la peor crisis política desde la Revolución de los Chihuahuas...".^{P2/90}

Pero si bien la elección en Guayaquil se llevó a cabo con bastante normalidad, no ocurrió así en otras provincias como las de Imbabura y de Cuenca. Los problemas derivados de esta última culminarían con la disolución del Congreso, lo que sembraría las semillas de tormenta que se cosecharían en marzo de 1845.

Otro factor que caldeó el espíritu electoral y legislativo de fines de 1840 fue el empeño del presidente Flores de realizar un Congreso Extraordinario antes del convocado legalmente, con fines de realizar cambios a la Constitución. Los opositores declararon que ese Congreso sería ilegal, pero el Presidente insistió. A las finales ese Congreso Extraordinario no se realizó por falta de quórum, pero dejó alborotados los ánimos de los Senadores y Representantes.

Veamos los resultados de la provincia de Imbabura, que tanto problema traería: Para Senador: Señor Manuel Peña. Para Suplente: Señor Bernardo Román. Para Representantes: Señor Pedro Moncayo, Señor Matías Paz. Para Suplentes: Señor N. Enrique, Señor Joaquín Mendizabal.^{P2/91}

Esto es lo que sucedió en Imbabura, según reporta La Balanza N° 8 del 21 de noviembre de 1840: "*PROTEXTA de los Electores que la subscriben, hecha en la sala de la Asamblea Electoral de Ibarra el 1º de Noviembre de 1840. Señor Gobernador y algunos Miembros Electores: - Los que abajo suscribimos, protextamos ante nuestra cara Patria, con el mas profundo respeto: ... todos los procedimientos que el Sr. Gobernador y algunos de los Electores han tenido en este instante, al reunirse la Asamblea Electoral, y antes de su instalacion coartándonos violenta y directamente nuestra libertad (...) nos resistimos franca y sinceramente á semejante acto*". El artículo concluye así: "*Debemos también decir en obsequio de la reputación de la Asamblea Electoral de Imbabura, que mientras duró la discusión sus miembros se comportaron con la dignidad y decoro propio de hombres libres y republicanos. Sensible nos ha sido que una tenacidad, un capricho y una inconsecuencia en el opinar y proceder del Señor Gobernador haya dado márgen á este suceso desagradable*".^{P2/92} El Gobernador de Imbabura, con la anuencia y participación de algunos de los electores, había tomado parte activa en el trabajo de los electores, pretendiendo inclinar la balanza de votos a favor de candidatos gobiernistas, creando así una intervención violatoria del derecho de los Electores.

Para finales de noviembre los resultados electorales se estaban reajustando por la no aceptación del cargo por algunos electos; elecciones con faltas legales, como por no tener la edad necesaria; y, la repetición de algunas elecciones para elegir al suplente, como el caso de don Vicente Rocafuerte, electo Senador al mismo tiempo por las provincias de Manabí y de Cuenca. Rocafuerte prefirió representar a Cuenca y por lo tanto en Manabí se hubo de realizar nuevamente la elección del titular y del suplente, pues ninguno de los dos aceptó la elección.^{P2/95}

Renuncia del Ministro de Guerra y Marina

No sabemos si fue por causa de su salud o en protesta por el desvergonzado manipuleo de las elecciones, pero el 23 de noviembre de 1840 se anunció, por razones de que "*Habiéndose agravado las enfermedades de que adolece el que escribe á consecuencia de las muchas atenciones que le rodearon durante las últimas ocurrencias del país...*", la renuncia del Gral. de Brigada Manuel Matheu del cargo de Ministro de Guerra y Marina. No debemos olvidar que Matheu fue opositor de J. J. Flores hasta la reconciliación que lo llevó a participar en un puesto de gran importancia en el Gobierno floresano. El oficial mayor, Juan Hipólito Soulín, se hizo cargo.^{P2/93} En reconocimiento al buen trabajo que había realizado Soulín durante las frecuentes ausencias del ministro renunciante, el Presidente decidió dejarlo a cargo temporalmente de esa cartera de Estado, lo que fue un gran acierto ya que este oficial era muy eficiente.^{P2/94} Sin embargo, Matheu regresó al cargo luego de un descanso.

Rocafuerte viaja a Quito

Rocafuerte debía viajar a Quito en los primeros días de diciembre para ejercer la senaduría por Cuenca en el Congreso Extraordinario y luego en el Ordinario que lo seguiría. Las pocas veces que Rocafuerte tuvo que dejar encargada la Gobernación de Guayaquil encontró mucha dificultad para lograr que la persona seleccionada por él acepte el encargo. En esta ocasión quería dejar a cargo a don Juan Francisco Bernal, pero éste se rehusaba. A las finales, el 25 de noviembre anunciaba al Presidente que Bernal había aceptado hacerse cargo durante la ausencia del "Gobernador Propietario". Wright también viajaría.

El 15 de diciembre escribía a Flores una carta que saldría de Guayaquil ese mismo día con él, pero llegaría antes por cuanto Rocafuerte con su hermana, sobrina y el Gral. Wright, tomarían más tiempo para realizar el viaje hasta la capital, mientras el correo viajaba en postas y llegaría en 3 o 4 días. El 18 le escribe nuevamente desde Guaranda sobre las peripecias del viaje, con un anuncio preocupante, pues el Gral. Wright se había enredado en el estribo de la mula que iba a montar, había caído y la mula, asustada, había emprendido carrera. Rocafuerte reporta: "*le arrastró largo trecho, y le rompió el muslo izquierdo... El pobre Wright, digno de la mayor compasión regresó a Guayaquil, con su familia*".^{P2/96} La ausencia de Wright y de Illingworth, quien no había aceptado su elección, serían dos voces poderosas y de cordura que harían sentir su ausencia.

La promoción de la navegación a vapor y el comercio

Irisarri propone una idea

Con fecha 15 de enero de 1840 el Gobernador escribió al ministro del interior don Francisco Marcos, apoyando una solicitud del periodista Antonio José de Irisarri que pedía la concesión de privilegios para la construcción en el astillero de Guayaquil, de "un buque de nueva invención". El 22 del mismo mes el Ministro contesta que la propuesta se halla sometida al Consejo de Gobierno y el 18 de febrero le comunica la resolución del Consejo que tenía el siguiente tenor: "*Tomó en consideración el Consejo la solicitud del Sr. Antonio José Irizarri contraída a que bajo el privilegio que expresa se le permita construir un buque capaz de hacer viajes hasta Callao y Pisco y transportar los frutos de Guayaquil y la mayoría del Consejo fue de la opinión que en vista del informe del Consejo Municipal de aquella Provincia, en consideración a las ventajas que promete la invención del Sr. Irizarri la cual incida en servicio del Estado y si de mucho provecho para el país, debía concedersele el privilegio que solicita con tal de dar cuenta a la próxima legislatura para su aprobación...*".^{P2/22} No sabemos en qué quedó esta propuesta, pues no tenemos noticia alguna de la construcción de este buque "*de nuevo invento*" promovido por Irisarri, quien parece trascendía por sobre sus habilidades periodísticas, militares, diplomáticas y políticas, para insertarse también en la ciencia de la navegación. ¿Es acaso un vapor?

Comercio decaído – Se formarán dos compañías de vapores

El 22 de enero, Rocafuerte escribía a Flores: " ... *El comercio está aquí muy decaído, solo tenemos dos buques en el río, ni esperanzas tenemos de que vengan; si siguen las especulaciones por el Paylón y el contrabando por Manabí, no habrá rentas para sostener ni siquiera la guarnición, so lo prevengo a Ud. en tiempo, para ir desde ahora preparándonos á tan funesta época. Una bancarrota amenaza por todas partes y no preveo como evitarla, sino convocando un congreso extraordinario, que ofrece mil dificultades. Hasta mayo tengo recursos y medios personales de crédito, sin gravamen para seguir pagando con la mayor puntualidad, como lo he hecho hasta aquí, las listas militar y civil, pero de mayo para adelante no sé lo que sucederá. La aduana y el resguardo empiezan a tener alguna regularidad, los guardas van cogiendo contrabandos, y convenciéndose, de que más ganan con la aprehensión de los contrabandos y cumpliendo con las leyes, que prostituyendo sus deberes, y vendiéndose a los negociantes. Es raro el día en que no cojan algún contrabando de sal, de tabacos, de pólvora, de suelas, etc. etc. Los negociantes están contentos con el pronto despacho de las oficinas... / Como uno de los medios de sacar este hermoso país de la nulidad en que se halla es el de introducir en el río la navegación de vapor, he inducido a un inglés y a un americano a que se dediquen a esta empresa, y se van a formar dos compañías para este objeto; el prospecto de la una debe salir impreso hoy, si viene a mis manos antes que salga el correo se lo remitiré a Ud.; de todos modos recomiendo a Ud. mucho este proyecto, y le suplico busque en la sierra el mayor número de suscriptores que pueda*".^{P2/23} El 25 se publicó un aviso en La Balanza.

Presumiblemente, las dos compañías serían la de Irisarri que ya vimos y la que promovía el mismo Rocafuerte con Luzarraga. Sabemos que la segunda incluía a Luken, Mickle y a Cox, y posiblemente la primera también incluía a algún extranjero aparte de Irisarri.

Comunicación intermarina

La Balanza N° 28 del 11 de abril de 1840 trae un interesante artículo titulado COMUNICACIÓN INTERMARINA del cual citaremos algunas partes. Este artículo es una cita del "Correo" de Bogotá N° 15.

"*Mui oportuna é interesante nos parece la indicacion hecha por el Observador (número 10) respecto de la canalización del Istmo de Panamá, ó de establecer cualquiera otro medio de comunicaion espedita entre el Atlántico y el Pacífico. Sabido es que la Cámara de Representantes de los Estados Unidos en sus últimas sesiones ha requerido al Presidente de aquella República para que negocie con las naciones comerciantes, y especialmente con el Estado propietario del Istmo para arbitrar los medios de lograr la comunicación intermarina. Si de nuestra parte se viese algun interes; si el gobierno adoptase providencias siquiera para que se le dirijieran propuestas, bien por los particulares, bien por los gobiernos*

extranjeros, y ofreciese promover la aceptación de la mas ventajosa por el Congreso, por lo menos se veria que este proyecto exita interes en nuestra patria, y que se prestará eficaz cooperacion á la empresa... Verdad es que hay una compañía que posee un privilegio, pero él puede caducar por falta de cumplimiento de las condiciones... Si entre tanto nosotros permanecemos tranquilos espectadores de lo que está pasando; si no hacemos algo para llamar ácia nosotros la atencion de los especuladores y gobiernos extranjeros, pronto verémos que otros puntos del globo, y no del Istmo, son el emporio del comercio de ambos mundos. La franquicia del puerto de Valparaiso y el interes que su gobierno ha tomado en hacer conocer sus ventajas, ¿no ha traído inmensas utilidades á la República de Chile? Y entre tanto que allá se esfuerzan en atraer el comercio, y con él la poblacion y civilizacion europea y norte-america, nosotros vejetamos en vituperable indolencia. No se nos diga que queremos ir mui de prisa, porque contestaremos con Chevalier, que en esta época se anda en quince años lo que antes en un siglo. Es preciso que andemos tan aprisa como se pueda".^{P2/40} A veces artículos de prensa son proféticos hasta un nivel nostradámico. Si tan sólo el Gobierno neo granadino hubiera hecho caso de lo que sabiamente se les decía en "El Correo", no sólo se habría abierto el canal de Panamá con muchos años de adelanto, sino que posiblemente jamás hubieran perdido las riquísimas provincias del Istmo.

El periódico "Los Amigos del País" de Panamá se ocupó también de tratar de promover de manera efectiva la comunicación intermarina y dió impulso a una nueva idea de formar una compañía que sacara el proyecto dormido de la "Sociedad Granadina", del estancamiento en que se encontraba. Dice el periódico: "El señor Alfonso Morel ha venido de la Guadalupe á esta ciudad, encargado por la casa de Salomon y compañía para pedir á la Gobernacion provincial las tierras baldias que concede á los empresarios de la comunicación intermarina el decreto de 26 de Mayo de 1836 para establecer puntos de carena, lugares de descarga y almacenes de depósito, y para formar potreros, casas de posta, y otros objetos necesarios... Se nos ha asegurado que se cuenta con fondos suficientes obtenidos por empréstito para construir un camino carretero de Gorgona ú otro punto de Chagres á esta ciudad; que se pondrá en ejecucion la obra en todo este año, despues de allanados los pasos que ha de dar aquí el señor Morel; y que la compañía de buques de vapor del Atlántico está interesada en la empresa para facilitar el tránsito por este Istmo de los pasajeros, correspondencia epistolar, y todo lo que se traiga de un mar para otro por las lineas de vapor combinadas que van á establecerse en ambos océanos... Aunque nuestras esperanzas han quedado burladas tantas veces en proyectos semejantes al de que nos ocupamos, nos parece que ahora será coronado nuestro ardiente deseo...".^{P2/41} Las esperanzas quedarían burladas otra vez, pues a pesar de las ofertas hechas a los accionistas de la "Sociedad Granadina" y luego de haber llegado a un acuerdo de pago de 100 mil pesos por las $\frac{3}{4}$ partes del

interés del coronel Biddle, éstos se retractaron, no cedieron los derechos y se mantuvieron con el privilegio estancado.

En los Estados Unidos la presión por contar con la comunicación intermarina aumentaba, pues tenían el interés de desarrollar la costa Oeste y el tránsito por el Istmo acortaría considerablemente el tiempo de viaje entre las dos costas oceánicas. La Balanza N° 37 del 13 de junio reprodujo un artículo del periódico "The New World" N° 7 que presentó el texto de una representación que se presentaría al Congreso de los EE. UU. en relación con un proyecto de abrir un canal entre el Atlántico y el Pacífico. Lo interesante de la representación es que se invocaba al Congreso a que "*adopte medidas prontas y eficaces para emprender y llevar al cabo este proyecto en bien y provecho de nuestro país...* Consideramos que este proyecto ha sido por algunos siglos el objeto de la contemplación de todos, por estar indicado á los hombres por la misma naturaleza.- Que solo ha sido embarazado hasta ahora por la falsa política del Gobierno mezquino que dominaba el Istmo, y que al fin perdió ya todo su poder..."^{P2/56} Este sería el primer indicio de que el Gobierno de los EE. UU. estaría dispuesto a sacar su "garrote grande" para satisfacer sus intereses comerciales. No debemos olvidar también que el control del Istmo por parte de Nueva Granada era precario por falta de atención adecuada a sus necesidades.

La presión por el canal o al menos la comunicación terrestre entre el Atlántico y el Pacífico era cada vez mayor. La venida anunciada y a punto de ponerse en práctica, de las compañías de vapores en los dos océanos, hacían esa presión cada vez más clamorosa

Para comienzos de 1840 ya estaba navegando entre algunos puertos de Cuba un vapor que hacía de manera regular, en seis días, la ruta desde Batabanó hasta Santiago de Cuba, con paradas intermedias en Cienfuegos, Trinidad de Cuba, Santa Cruz y Manzanilla. La Balanza N° 45 del 8 de agosto de 1840 lo reportó como un ejemplo de progreso.^{P2/76}

Capítulo 6 – El muelle de Guayaquil

La construcción del muelle de Guayaquil

La construcción de un muelle adecuado para el desembarque de la mercadería que llegaba al puerto era una necesidad que el gobernador Rocafuerte mantenía siempre presente. Cualquier excusa era válida para lograr el objetivo y veremos el caso en que se ligó la construcción del hospital de aislamiento al producto de lo que produciría el muelle. En carta del 1º de enero decía lo siguiente al Presidente: "... Como el hospital se ha de construir con el producto del muelle, tiempo tenemos

para volver a tomar en consideración este negocio. Lo que importa por ahora es construir cuanto antes el muelle, así pues envíeme la orden para su ejecución, que yo me daré maña para llevarla a cabo, y hacer ese gran beneficio al comercio. Esta es una obra lucrativa, y que hace mucho honor al país. Lucrativa porque con su producto hemos de construir el lazareto".^{P2/11} La construcción de ese hospital de aislamiento demoraría algunos años, pues nadie quería tener cerca a esa casa asistencial y su construcción se posponía.

La venida de los buques a vapor también era una buena razón para la construcción del muelle y le sirvió al gobernador Rocafuerte como medio de presión al Presidente, como vemos en comunicación del 18 de febrero de 1840: "*Importa mucho que me despachen la autorización para hacer el muelle, que es ya indispensable hacer, con la introducción de la navegación por vapor...".^{P2/123}*

Rocafuerte, con su clásica tenacidad, había presentado al Concejo de Guayaquil el proyecto conjunto muelle-lazareto, pero no se lo habían aceptado. En carta del 8 de abril le dice a Flores: "*Parece que los señores del consejo no han comprendido el plan que les propuse de construir el muelle y el lazareto; yo iba a producir o más bien iba a crear una renta de 4.000 pesos con la construcción del muelle; con ese producto construiría el lazareto, y después de haberme cobrado los 6.000 pesos de primitivo gasto, pensaba haberlos dejado a beneficio de los pobres lázaros, lo que no dije por delicadeza, para que no me tacharan de ostentar grandes sentimientos de filantropía".^{P2/38}*

Como se había ejecutado la obra de mejoras al edificio de la Aduana de Guayaquil, Rocafuerte aprovechó para insistir ante el Presidente sobre la construcción del muelle, según vemos en comunicación del 15 de abril: "*Para que esta obra de la aduana quede completa, es indispensable formar el muelle para la descarga y carga de los buques, y no me será difícil encontrar empresarios para tan importante obra; yo me hubiera sacado al año una utilidad de 4 a 5.000 pesos con un desembolso de 6 a 7.000 pesos".^{P2/43}*

En su libro "El Puerto de Guayaquil 2 Crónica Portuaria", Julio Estrada Ycaza nos ilustra: "*El primer muelle propiamente dicho, lo tuvo Guayaquil gracias a la iniciativa y dinamismo ejemplar de Vicente Rocafuerte. Desde junio de 1840 le anunciaba a Flores su propósito de construirlo. Del comercio obtuvo un préstamo de 3.600 pesos, a lo cual agregó lo que pudo recoger en otras fuentes y construyó el muelle, en menos de un año. En 1842 ya lo tenía dotado de un pequeño ferrocarril hasta los depósitos de aduana y de unas pequeñas grúas*". Investigación profunda del período nos han demostrado que si bien se compraron los rieles, éstos no fueron instalados hasta algunos años después, como lo veremos más adelante, cuando aparecen los rieles, enmohecidos, en los depósitos de la Aduana, en 1849.

La razón por la que no se instalaron hasta mucho después es que el Malecón aún no estaba empedrado, de tal forma que si se instalaban los rieles estos y sus durmientes se hundirían en el fango cuando lloviera. Las grúas, de madera y con cabo, se instalaron y se las denominaba "pescantes", lo que quiere decir que no eran más que simples palancas con polías. Continúa Estrada Ycaza: "*No podía pedirse mucho de un muelle hecho con recursos limitadísimos; no duró sino poco más de una década. Pero era un ejemplo que tenía que ser imitado*".^{P2/59} La fuente de Estrada Ycaza fue "Relatos", de Pedro José Huerta.

Llegan carriles de fierro

El 10 de junio, entre otros asuntos, el Gobernador le decía al Presidente: "*Recién entrado en la gobernación, y solo pensando en los progresos del la aduana, con notorio perjuicio de los intereses de Luzarraga, yo dispuse que el derecho de pescante se fuera acumulando para traer de los Estados Unidos unos carriles de fierro, e introducir el nuevo sistema de transportes por carros y carriles de fierro, que es uno de los grandes adelantamientos de nuestro siglo. En efecto los carriles se encargaron a Baltimore, y dentro de un mes estarán aquí*".^{P02/206} Rocafuerte nos confunde, pues luego dirá que la nave portadora de los carriles vino de New York, como veremos seguidamente. Sabemos que Luzarraga era el recaudador del derecho de pescante pero Rocafuerte decidió darle otro destino, abusando hasta cierto punto de la confianza y el parentesco político que tenía con el comerciante y financista. Luzarraga no pudo, y tal vez no le convino, oponerse al Gobernador.

En carta del 7 de julio de 1840 Rocafuerte decía a Flores: "*En estos días ha llegado la barca de Espantoso, La Miceno, que ha traído coates de Nueva York, yo pedí una farola para ponerla en El Muerto, y unos carriles de fierro para facilitar la descarga de los buques, y todo ha venido*".^{P2/118} Rocafuerte no aclara si *coates* era el capitán de la *Miceno* o se refería a la compañía mercantil *Coates*, de New York. El fin es que no está 100% claro cual fue la procedencia de los carriles y de la farola: Baltimore o New York. Eso podríamos confirmarlo con la debida investigación en uno o los dos puertos, como se hizo con la máquina del vapor, pero no es un asunto de tanta importancia como para justificar el gasto que representa esa investigación, al menos que se la combinara con otros temas. En todo caso, sabemos que el origen de la farola fue Boston, sede del único fabricante de esos equipos. En cuanto a los carriles, había una fundición en Baltimore, que abastecía a la Baltimore & Ohio Railroad, pero también habían fundiciones en los alrededores de New York, sede del New York Central Railroad, de tal forma que en cuanto a los carriles es un poco más difícil determinar su origen.

Rocafuerte no cedía en su empeño de construir el muelle y a falta de un pronunciamiento del Gobierno había acudido, hacía más de un año (junio de 1839), a los comerciantes de Guayaquil a través de una junta. Reportó al Ministro de Hacienda, el 29 de julio de 1840, los resultados de esa reunión: "*En una Junta de*

Comerciantes celebrada en esta Ciudad el día 17 de Junio del Año ppdo. (1839) con el objeto de tratar sobre algunos arreglos en beneficio público y del comercio se hubo en consideración entre otras cosas lo útil y necesario que sería la construcción de un muelle y camino de fierro hasta la Adna., pero tocaron la dificultad de poder llevarse a cabo esta obra á causa de hallarse el Tesoro sin fondos para que el Gobierno pudiese costearla por sí; por cuya razón acordaron y se comprometieron á continuar pagando voluntariamente el derecho de pescante que estaba abolido, siempre que este producto se adjudicara á solo el exclusivo objeto del muelle y del camino carril y que por tanto se nombrase un depositario particular de estos fondos pa. que los fuese colectando con la condición expresa que no se les habian dar otro destino sea de la naturaleza que fuese y en consecuencia nombraron al Sr. Manuel Antonio Luzarraga para depositario de ellos, quien aceptó el nombramiento... En esta suposición (de que el Gobierno no se opusiera) se encargó el camino carril, el cual ha llegado ya, y ha sido satisfecho con los fondos destinados, como él no puede establecerse sin el auxilio del muelle, era indispensable proceder á la fabrica de este último y no habiendo fondos colectados con que dar principio á la obra sin embargo de existir en esta Ciudad un ingeniero que presentó el plan de él, y presupuesto de gastos ascendiente á 3.600 pesos, comboqué á Junta de Comerciantes para que arbitrasen los medios ó sugeriesen algunas ideas para facilitar recursos á la consecución de una obra tan importante. En efecto se verificó la reunion, y su resultado lo encontrará Us. en la copia del acta que tengo el honor de acompañar p^a. que al ponerla en conocim^{to}. del Poder Ejecutivo p^a. su aprobación se sirva hacerle presente que por las propuestas contantes en ella se conoce á primera vista, lo fácil y ventajoso que le es al Erario y al Comercio esta obra que sin gravamen alguno se consigue su establecim^{to}. pues los comerciantes dan el dinero adelantado p^a. reembolsarlo de las introducciones que hagan después de prestarlo, es decir que lo suplen, con tres o más meses de plazo, y aunque parece que el Tesoro es el que costea este gasto no es así en realidad, pues continuando el drio de pescante, el depositario abona con estos productos los que parece ha suplido el Erario, de suerte que satisfecho lo invertido en esta obra con los indicados fondos se suspende el citado derecho quedando el Comercio libre de tantas cargas y costos como se les ocasionan sin este auxilio y el Gobierno dueño de una obra interesante; sin costo alguno de su parte". P^{2/70} y P^{2/71} Hemos citado esta carta íntegramente por cuanto mantiene una realidad que aún se vive en Guayaquil, cual es la del aporte de la empresa privada, a pesar de la indolencia del Gobierno, para obras que si bien benefician a los aportantes, también lo hacen, a largo plazo, al Estado.

También de mucho interés en esta carta es el rol de Manuel Antonio de Luzarraga, quien parece era entusiasta y activo participante de las ideas de progreso de don Vicente Rocafuerte. Puede decirse pragmáticamente que Luzarraga lo que buscaba era el lucro, pero vemos casos como este en que si bien como importante comerciante se vería beneficiado, el esfuerzo de recaudación debe haber tenido un

costo personal para él en tiempo, dinero y personal. Es posible que, de acuerdo con el Administrador de Aduana y el Tesorero del Distrito, el derecho de pescante-muelle se haya recaudado al mismo tiempo que los demás de importación y exportación, lo que habría aliviado la carga al Sr. Luzarraga. En todo caso, vemos a Luzarraga en todo lo benéfico para el progreso de la ciudad y el país, y si obtuvo beneficios colaterales al prestar beneficio público, lejos de hacer daño hizo mucho bien.

Los carriles son motivo para construir el muelle

Los carriles estaban en Guayaquil, pero no se habían instalado por obvias razones. El 22 de julio de 1840 le escribe Rocafuerte a Flores al respecto: " *Los carriles de fierro que tanto facilitan la descarga de los buques* (estas palabras son fuente de confusión y las aclararemos más adelante)... *Un ingeniero americano que se halla aquí, y entiende las máquinas de los carriles, me ha hecho ver que es preciso mudar el pescante, y hacer un muelle delante de la aduana, para que la introducción de los carriles sea perfecta. El se compromete a hacer todo por 3.300 pesos (...) he resuelto tener mañana una junta de negociantes, y pedirles los referidos 3.300 pesos por el término de ocho meses y sin interés alguno...*"¹¹⁹. Al decir Rocafuerte "que tanto facilitan" al referirse a los carriles, se entiende como que ya estuvieran instalados, cuando se está refiriendo en términos generales sobre el beneficio de esos rieles. Más adelante en la carta queda claro que no se han instalado aún, pero algún historiador poco acucioso, que no leyó completamente la carta, dio por hecho que los carriles se habían instalado, creando así un error histórico que ha perdurado por generaciones. Otra fuente de error es la mención del "*ingeniero... entiende las máquinas de los carriles*" y por ello dan por sentado que vino una locomotora, cuando máquinas también son los carros o vagones.

Capítulo 7 – La farola de El Muerto

Llega farola para la isla de El Muerto

Hemos visto que el Congreso de 1839 trató, el 5 de marzo de ese año, el asunto de la farola de El Muerto, sin haber llegado a una conclusión satisfactoria (ver pag. 79). Rocafuerte había perdido la paciencia y simplemente la había ordenado, sin consulta a ninguna autoridad superior. No sabemos de donde sacó el dinero para comprarla, pero por los antecedentes que hemos visto, no sería sorprendente que haya sido Luzarraga quien lo facilitó a cuenta futura.

El día 7 de julio de 1840 escribió Rocafuerte al Presidente, tal como lo vimos en el relato sobre el muelle, una comunicación en la cual le anunció la llegada de la "Miceno", barca de Manuel Espantoso, con carga de New York, entre la cual llegó

la farola. En la carta decía: "El establecimiento de la farola en El Muerto es de la más alta importancia para este río, todos los comerciantes y banqueros están contentísimos con la consecución...".^{P2/118} Esta carta es de importancia porque algunos historiadores, de los cuales este autor tomó la información, decían, me temo sin más sustento que las palabras del gobernador Rocafuerte, que la farola se había traído de Baltimore. Sin embargo, cuando se realizaron las investigaciones para el Tomo XIII de la Historia Marítima del Ecuador: "*Los Faros de la República del Ecuador 1841 – 1941*", se pudo determinar que el único fabricante de faros existente en ese entonces en los EE. UU. era Winslow Lewis, en Boston, Massachusetts. Era muy raro que se transportara un aparato pesado como ese hasta Baltimore, para ser embarcado allí. El embarque en New York, como se cita aquí, es más lógico. Rocafuerte, en efecto, dijo alguna vez que la farola y los carriles de fierro habían venido de Baltimore, pero igualmente dijo en otra ocasión, como esta, que vinieron de New York. Este tipo de contradicciones no son frecuentes en Rocafuerte, pero sí las hay.

La farola ya estaba en Guayaquil, pero el Gobierno no se pronunciaba a favor de comprarla. Rocafuerte persistía en su empeño y en carta del 22 de julio, entre otras cosas, le dice al Presidente: *Los carriles de fierro (...) forman con la farola un sistema de conveniencia comercial, que dará mucha fama a este puerto... Es preciso que por lo tanto se mande la orden para comprar la farola. También importa que el general Stagg venga cuanto antes para ponerla en movimiento*".^{P2/119} No sabemos si el pedido de que venga el general Leonardo Stagg lo hacía Rocafuerte por molestar graciosamente al general, o era en serio, pues a Stagg le desagradaba venir a Guayaquil y estaba muy contento en Quito, como Comandante General de ese Distrito Militar. Ese disgusto de Stagg por venir a Guayaquil lo veremos de su puño y letra más adelante, en 1841, cuando tratemos sobre el vapor "Guayas".

La carta al Presidente fue seguida de inmediato con una al Ministro de Hacienda, enviada el mismo 22 de julio: "Penetrada la Gobon. de la imperiosa necesidad que demandaba el establecimiento de una farola en la Isla del Muerto pues por medio de ella, al paso que se evitarien mil riesgos y averias á que se esponen los buques á la entrada por la canal de este Puerto produciría ingresos al Erario con el derecho que pagasen las embarcaciones por su establecimiento; Ocurri á los Estados Unidos por esta maquina, la que ha llegado ya á este Puerto felizmente con la ventaja de ser de poco valor respecto á que en su construccion y demás cualidades es una obra perfecta; pues solo ha importado dos mil doscientos pesos cuya suma con algunas utilidades han ofrecido de Lima dar por ella. Pero siendo demasiado doloroso al Gobor. que subscribe tener que ceder á otra República un beneficio que por considerarlo tan útil lo solicitó para el pais, paso á poner en conocimiento de S. E. el Poder Ejecutivo las ventajas que de este establecimien^{to}"

resultan á los particulares, al Comercio y al Estado, para que en su mérito se sirva dictar las órdenes convenientes á la satisfacción de su importe y de los gastos que puedan ocasionarse en su colocación en el punto designado. Establecida la farola todo buque paga con el mayor gusto el dro. de fanal acostumbrado en todos los lugares donde se disfruta de este importante beneficio. Este dro. puede producir en este Puerto mil doscientos pesos anuales; por consiguiente es muy conocida la utilidad que le reporta al Erario, por un principal de dos mil pesos le produce mil doscientos pesos anuales. El establecimiento de la Farola atraherá á los pueblos de nuestra costa los buques balleneros á proveerse de viveres que no lo verifican hasta ahora y lo hasen con Tumbes sin embargo de conoser la mejora y abundancia que hay de estos articulos en los nuestros que en aquel, por no esponer la embarcacion á que fracase en los escollos que se presentan en el Muerto sin el auxilio del fanal, mayormente cuando esta clase de embarcaciones vienen aseguradas; por consiguiente desvanecido el obstaculo y siendo tambien menor el seguro por esta causa; todos los balleneros por conbeniencia propia y sin temor de peligro frequentarian nuestras costas á proveerse de sus necesidades, reportando nuestro territorio por esta incidencia de treinta ó cuarenta mil pesos anuales que se calcula distribuyen en los puntos del Perú motivo de sus proviciones. Ultimamente resultan tantas comodidades y beneficios de este útil establecimiento, que por ser muy manifiestas á la consideracion del Sup^{mo} Gobno. no las espongo, pero si las recomiendo se tengan presentes para la resolucion de tan utilissimo como importante objeto".^{P2/120}

La Junta de Hacienda trata sobre la farola

Acto seguido a estas comunicaciones, se realizó una Junta de Hacienda para tratar el asunto de la farola, cuya acta fue enviada al Ministro de Hacienda el 5 de agosto y cuyo tenor es: "De conformidad con la disposición de S. E. el Presidente comunicada por VS. en su nota de 29 de julio ultimo n° 260, sometí al dictamen de la Junta de Hacienda el particular á que ella se contrahe con relacion al pago de la Farola, y su resultado lo encontrará VS. en la acta de dha Junta que en copia certificada tengo el honor de acompañar á VS. para los efectos convenientes, devolviendo al mismo tpo. la nota original de la Gobernacion que se sirvio VS. adjuntar con el objeto indicado".^{P2/121} El acta de la Junta no es notable en su contenido, por lo que no la citaremos en su totalidad, pero sí diremos que lo que hace es repetir lo ya dicho por el Gobernador en su carta del 22 de julio y reforzarla con el argumento adicional de que la luz permitiría la entrada al canal del río en la noche, lo que actualmente no es posible y es causa de que muchas veces la entrada se retrase hasta dos días por las maniobras que tienen que realizar en la noche los buques a vela. No se menciona que las mareas también tenían una importante influencia en las maniobras de los buques.

Pero en una clásica demostración de la falta de sincronía entre lo práctico de las autoridades costeñas y lo burocrático de las del Gobierno central, el acta de la Junta fue objetada en un informe de la Contaduría General de la República fechado 26 de agosto, por cuanto le faltaba un informe que indique cuanto costaría la "columna ó pirámide que debe contener la máquina; y que los Señores de la Junta de Hacienda con consideracion al monto total graduen los dros. q. deben ecsijirse..."

P2/121

Este informe fue respondido el 7 de octubre por el Gobernador acompañado de acta de una nueva reunión de la Junta de Hacienda. Veamos el tenor de ambos documentos dirigidos al Ministro de Hacienda: "*Tengo el honor de acompañar á US. en copia certificada la Acta de la Junta de Hacienda celebrada el 26 de Setº. último sobre varios asuntos, particularmº. sobre el Informe qº. se sirvió US. pedir con su nota de 7 del ppdo. nº 310 relativo á la colocacion y establecimº. de la Farola en la Isla del Muerto, á cuya disposicion satisface la Junta en el último Capítulo de la Acta que se incluye para que presentandola US. al conocimiento del Supremo Gobno. se sirva resolver lo que estime por conveniente*" Y hay un Adendum: "*Igualmente se acompaña el presupuesto de gastos en la colocación de la Farola y lo que pueden invertirse anualmente en el sostenimiento y buen servicio de ella de cuyos documentos hace relacion en la Acta de la Junta de Hacienda*". El acta de la Junta de Hacienda del 26 de septiembre, en su parte pertinente dice: "*Se trae á la vista un oficio del Sr. Ministro de Hacienda fha. 14 de Sepº nº310 con el que mandan del Ejecutivo previene se practique lo resuelto pº. la Contaduría Gral. de la Repº. en el informe que por disposición del Gobno. ha emitido sobre el establecimiento de una farola en el muerto, y acomodando esta resolucion de que se acompaña el presupuesto de los gastos que deben ocasionarse en su colocación y que se designe el otro que deben pagar los Buques que se internan á beneficio del citado fanal graduando la Junta de Hacienda los derechos que deben ecsijirse; procedió la Junta en su obedecimiento á verificarlo, disponiendo se remita al Gobno., el presupuesto formado por el Maestro Juan Mº. Coello sobre los gastos que deben importarse en su colocación, cuya totalidad asciende á dos mil seiscientos seis pesos (2.606\$) igualmente se formó un calculo de los gastos que podian ocacionarse cada año en el servicio de la farola el que monta á mil trescientos sesenta y un pº. (1.361\$) segun se demuestra en la razon puesta al pie del presupuesto de los gastos pº. su colocacion, de suerte que siendo el valor de la farola el de dos mil pesos (2.000\$) y los gastos de su colocacion de dos mil seiscientos seis pesos (2.606\$) llega á montar su valor total á cuatro mil seiscientos seis pº (4.606\$) y el costo anual pº. su conservacion el de mil trescientos sesenta y un pº. (1.361\$). Los otros que pueden imponerse á cada Buque pº. el de fanal es el de medio real pº tonelada, que siendo demaciado moderado y que lo pagan con muchisimo gusto en los puertos donde ecsiste tal establecimiento viene á producir en este Puerto una suma anual de mil quinientos pº. (1.500\$) pues*

según los datos de la Aduana entran en esta ria unos años con otros á doscientos veinte buques pr año los que no pueden bajar de veinte y cuatro mil toneladas y mas; que gravadas á medio real dan el resultado de los mil quinientos pesos (1.500\$) que se ha dicho poco mas ó menos. Igualmente deben aplicarse a este objeto los otros de puerto que estan designados en el art. 3º de la Ley de 1º de Marzo de 1826 que es de cuatro p^s. de entrada cada buque Nacional, y seis los Estranjeros, y que aunque p^r. el § unico de este articulo los citados otros estan destinados para la limpia, valisa y fanal en los puertos que sean necesarios, como en este no ha habido el fanal no se aplicaba á este objeto sin embargo de que siempre se ha recaudado apropiandoselo el Capitan del Puerto por costumbre establecida, y no por ley por consiguiente estableciendose el objeto p^a. que se han creado debe aplicarse él cortando el abuso introducido de pertenecer á la Capitania del Puerto y entonces este otro que produce mil trescientos veinte p^s según la entrada de Buques que se ha calculado unidos al de mil quinientos del de toneladas, asciende al de dos mil ochocientos veinte p^s. (2.820\$) anuales del que rebajados mil trescientos sesenta y un p^s. (1.361\$) que importa el gasto anual en el sosten y cuidado de la farola quedan libres cada año á favor del establecimiento un mil cuatrocientos cincuenta y nueve p^s. (1.459\$) que es como un 30p^r. % que gana de interes el Capital de cuatro mil seiscientos seis p^s. (4.606\$) invertidos en la farola y su colocacion. A mas de la utilidad pecuniaria que reporta al Erario este establecimiento segun se ha demostrado, la Junta estima de mas concideracion el que reportaria al Comercio y la Nacion pr las razones que se ha espuesto en la Acta de la Junta de Hacienda que con fha. 4 de Agosto ultimo se tubo con este objeto y se elevó al Sup^o. Gobno. con mi nota de 5 del mismo mes n° 306 en que tambien se aducen raciocinios á este respecto y que los reproduce la Junta en esta Seccion". P2/122

Se compra la farola, pero queda guardada

Como vemos, las cartas del Gobernador y las actas de la Junta de Hacienda estaban muy bien razonadas y sustentadas por los documentos de la Aduana y por los análisis de costos y presupuestos realizados. Para fines de año la compra se había aprobado, no así la instalación, lo que quedó en el olvido por algunos meses... hasta que el gobernador Rocafuerte recuperó las energías en este asunto y reactivó la instalación de la farola motivado, en parte, por la anunciada pero frustrada entrada al puerto de Guayaquil de los buques de la Pacific Steam Navigation Company, en junio de 1841, lo cual veremos oportunamente.

Capítulo 8 – Las compañías de paquebotes

La Royal Mail Steam Packet Company

La Compañía de Paquebotes a Vapor del Correo Real.

Paquebotes en el Atlántico

Como vimos en los antecedentes, antes de que la Pacific Steam Navigation Company pudiera completar la suscripción de sus acciones, ya se estaba formando la Royal Mail Steam Packet Company (RMSPC), que estaba obteniendo privilegios aún antes de tener un solo buque. En La Balanza N° 15 del 11 de enero, Irisarri nos pone al tanto del progreso de esta compañía citando de un periódico de Panamá llamado "Los Amigos del País": "*Paquebotes en el Atlántico. Con la mayor satisfacción comunicamos a nuestros lectores las noticias que tenemos acerca de la comunicación por vapor entre Inglaterra y las islas Occidentales. Estructaremos de los periódicos de Jamaica lo mas sustancial e importante para los Istmeños. La compañía cuenta con un capital de 7 y ½ millones de pesos. Los días 1º y 15 saldrán de Inglaterra gran número de estibadores* con la fuerza de 400 caballos cada uno** para las Barbadas y Granada, adonde deben llegar en 16 días. De este último punto se repartirán en diferentes direcciones para todas las Antillas, costas de Venezuela, Nueva Granada, Méjico y Estados Unidos, llevando la correspondencia de una multitud de puntos intermedios. La vuelta á Inglaterra será completada en 57 días de viaje redondo. De Jamaica vendrá á Chagres un vapor en 2 y ½ días; demora en este puerto el mismo espacio de tiempo, y regresará á aquella isla por Cartajena y Santa Marta en 4 y ½ días. De Jamaica á la Habana se pondrá un vapor en tres días, tocando en algunos puntos intermedios. De la Habana á New York llegará otro en 6 días, pasando por Savannah y Charleston... >Observación: La estadía en Chagres del vapor procedente de Jamaica nos parece muy corta, pues en 2 y ½ días no puede venir á Panamá la correspondencia y volver á Chagres. Es verdad que calculándose previamente el día de llegada del buque á Chagres, puede tenerse allí lista la valija; pero estos cálculos no ofrecen siempre una entera seguridad".*

Los asteriscos habían sido insertados por Irisarri y a continuación aclara:

"* Steam-boats en inglés corresponde á buques de vapor en español. (E. de la B.)

** El modo con que se expresa el articulista de Panamá haría entender en nuestros pueblos, que cada buque de estos venia trayendo un rejimiento de caballería con la fuerza de 400 caballos. Lo que quiere decir es que la máquina de cada buque tiene un poder igual á la fuerza que harían 400 caballos tirando todos á un tiempo; lo que según el cálculo de Mr. Watt, célebre ingeniero Escocés, equivale á la fuerza que sería necesaria para levantar en un minuto, a la altura de un pie, ciento treinta y dos mil quintales ingleses, ó ciento cuarenta y siete mil ochocientos cuarenta quilates españoles. (E. de la B.)".^{P2/18} ¡Gracias a Dios que nos aclaró esto don Antonio José de Irisarri, pues se arriesgaba un pánico por estos vapores con tantos caballos adentro haciéndolos funcionar! Realmente este artículo

debe haber sido impactante para los viajeros y comerciantes de esa época, pues la reducción del tiempo de viaje era verdaderamente pasmosa.

Sin embargo, la noticia estuvo bastante adelantada, casi exactamente con dos años, pues los primeros vapores del servicio de esta empresa salieron de Falmouth, Gran Bretaña, el 3 de enero de 1842.

Muy posiblemente y por lo detallado de la noticia, la difusión debe haberla realizado la misma compañía con fines de promoción y relaciones públicas.

Algo interesante es que el artículo no menciona el nombre de la compañía sino que se refiere genéricamente a “Paquebotes en el Atlántico”. Parecería que era costumbre el dejar cosas ambiguas y puede ser un factor a tomar en cuenta cuando se reporte sobre la compañía nacional del vapor.

Como vimos, la RMSPC iba muy adelantada y el 20 de marzo de 1840 logró la insólita proeza de obtener del Gobierno británico un contrato de correo a pesar de no tener aún un solo buque. Las gestiones se hicieron a través del Almirantazgo.^{P2/99} El contrato era extenso, detallado y exigente, pero flexible para permitir a la compañía consolidarse.

La Pacific Steam Navigation Company

Los cascos de los dos buques estaban en construcción y las máquinas estaban ordenadas. El Comité de Construcción y Embarques de la compañía estimó adecuado que se nombre ya un capitán para que sea partícipe en la conclusión de la construcción y el equipamiento de los dos buques. Para el efecto nombraron a George Peacock como el primer capitán de la compañía, con una remuneración de 500 libras esterlinas anuales, más una gratificación de 100 Libras. Veamos unos interesantes datos biográficos de este personaje, según Arthur C. Wardle y Robert Thompson: *"Este Capitán fue George Peacock, de la Marina Real, nacido en Exmouth el 9 de Junio de 1805 e hijo también de un Capitán que poseía sus propias naves, destinadas al comercio con el Mediterráneo"*.^{P2/97}

El sorprendente capitán George Peacock

Continúa Wardle su relato sobre Peacock: *"Hombre de sólida educación clásica y de matemáticas, adquirida en el Dawlish Grammar School, utilizó sus conocimientos primero a bordo de las naves de su padre, hasta llegar al grado de Capitán de una de éstas (la Fanny), que comerciaba en las rutas entre Brasil y el Mediterráneo. A fin de ganar experiencia en naves a vapor, sirvió como fogonero y de ayudante Ingeniero del vapor Favourite, que traficaba entre Londres y Margate; y más tarde trabajó en un torno en los talleres de Maudeslay, Son & Field, en Lambeth, donde ayudó en la construcción de máquinas náuticas. De tiempo en tiempo servía en calidad de Ingeniero del vapor de S. M. B. Echo, que llevaba despachos oficiales para Lisboa, Gibraltar, y otras partes, pues en aquel*

entonces era difícil encontrar ingenieros preparados para la Armada. Buen técnico, dibujante y lingüista,- pues hablaba correctamente Francés, Español, Italiano y Portugués,- Peacock reunía excelentes condiciones como Oficial..." Algo que poco se conoce de la vida de Peacock es que, en 1822, inventó la primera hélice para una nave, que la instaló en uno de los botes de la "Fanny", el buque en que sirvió de aprendiz. Continúa Wardle: "... (en 1826) ingresó a la Armada Real, como segundo Comandante del vapor de S. M. B. Echo, ocupado de reconocer el río Támesis (...) (al mando) del vapor de S. M. B. Hyacinth, reconoció la rada de San Juan de Nicaragua, y recomendó la elección de Colón como término de un ferrocarril a través del Istmo de Panamá. Estudió el Istmo mismo y trazó la ruta de un canal en proyecto". En este punto hacemos un paréntesis en el relato de Wardle, por cuanto hemos de dar a conocer una sorprendente información que no se ha difundido debidamente en la historia del canal de Panamá. Cuando estuvo a bordo del "Hyacinth" hemos visto que Wardle menciona brevemente que Peacock recomendó a Colón como término de un ferrocarril del Istmo y que estudió el Istmo y trazó la ruta de un canal. En efecto, el joven Peacock, con permiso del Comandante del buque, exploró el Istmo a partir del 19 de octubre de 1831, haciendo observaciones detalladas del contorno y topografía del terreno, regresando al buque con el trazado de un canal navegable muy bien dibujado en la carta. Por falta de tiempo, pues sólo tuvo una semana, sólo pudo llegar hasta poco más de la mitad de la distancia entre los océanos, pero retornó al año siguiente y completó el recorrido. El trazado del ferrocarril del Istmo también fue realizado por Peacock en 1831. Vamos a citar al Dr. Robert Thompson, historiador británico: "El 18 de junio de 1880, algo más de 40 años después, hubo una reunión pública en la casa municipal de Liverpool, en relación con el propuesto proyecto del Canal de Panamá. El orador principal era el Conde Fernando de Lesseps (promotor de la primera compañía del canal), quien dijo: 'Yo quiero rendir homenaje a quién se lo merece, específicamente al Capitán George Peacock, al ser el primer hombre que definió la verdadera manera de tener éxito en el asunto del canal y he aconsejado a mis ingenieros agrimensores que sigan las guías del Capitán Peacock'".

Continúa Wardle: "A bordo de la corbeta Medea (cuyos cañones giratorios usamos de ejemplo en la primera parte de esta historia) reconoció el Istmo de Corinto (Grecia), y trazó la ruta de un posible canal, el que más tarde se convirtió en realidad (¡nada menos que el célebre canal de Corinto!). ... Siendo Comandante del buque de S. M. B. Andromanche, practicó sondajes e instalaciones de boyas en los puertos de Charlottetown y Three Rivers en la Isla de Prince Edward (Canadá); levantó (reflotó) el barco Andrew White que había naufragado en el Río San Lorenzo, hazaña que le mereció de parte de los Aseguradores una recompensa de 50 guineas. Habiéndosele negado el nombramiento de Comandante del barco de S. M. B. Blenheim en 1839, este versado Capitán resolvió dedicarse a la marina

George Peacock 1805 - 1881

mercante después de recibir una comunicación de Wheelwright, quien le escribió nuevamente, pocos días después, el 6 de enero, en los términos siguientes: ' ... Recibí su atenta del 3 del actual, y debo pedir a Ud. excusas por creer que Ud. ya tendría conocimiento de The Pacific Steam Navigation Company. Con la presente remito a Ud. un folleto y prospecto, por los cuales se impondrá Ud. del objeto de la Compañía. El Gobierno de Su Majestad nos ha otorgado una Carta Real (no era cierto hasta esa fecha, como veremos más adelante), y tenemos en construcción, en Londres, dos vapores de alrededor de 700 toneladas cada uno, proponiéndonos construir dos más de las mismas dimensiones y potencia, tan pronto como sean equipados los primeros. Como Ud. verá por los documentos que se acompañan, dichos barcos serán destinados a las costas del Pacífico, en combinación con los de la Mala Real en Chagres. Estoy a punto de dirigirme a Liverpool, y desearía que Ud. me escribiera a vuelta de correo, manifestando sus deseos y en particular anunciándome la fecha de su llegada a Londres...'.^{P2/97} Este es uno de esos casos en que la persona indicada está en el lugar preciso y momento oportuno. Pocos marinos podía encontrar la PSNC mejor preparados que Peacock para la misión a cumplir. Su incorporación se dio de inmediato y desde el primer momento se estableció una inmejorable relación entre el capitán y el promotor. La terminación de la construcción de los buques y el montaje de las máquinas fue dirigida y supervisada por Peacock.

Trataremos sobre el capitán Peacock más adelante en esta historia, pero ahora diremos que continuó al servicio de la PSNC por 6 años hasta su retiro. Creemos que al estar ya organizado el servicio, se perdió el espíritu de aventura que se había mantenido con el entusiasmo y dedicación de la creación e implementación de la idea. Luego de su retiro tuvo una vida dedicada a exploraciones, invenciones y empresas marítimas, fundando una de las compañías de servicios marítimos más importantes de su tiempo, denominada "Peacock & Buchan". Entre los productos que mercadeó la empresa estaba la pintura "anti-fouling" para los cascos de los buques, que según dice el historiador Thompson, fue un invento de Peacock que ideó durante su tiempo en Sud América, específicamente en Valparaíso, donde experimentó con planchas de hierro y compuestos para protegerlas de los efectos del agua de mar. Durante el tiempo que colaboró con la PSNC, Peacock se dio tiempo para explorar por guano, buscar y explotar carbón de piedra, establecer un ferrocarril en Chile, instalar faros y boyas, y fue el primero en transportar correo marítimo en vapor de Panamá hasta Valparaíso. Luego de su retiro de la PSNC siguieron muchos otros inventos y mejoras, entre ellos en los cables de telégrafo submarino. Aún en retiro, ya anciano, continuó inventando, siendo su último trabajo el de un pequeño vapor recreativo en forma de cisne, el cual sobrevive aún en el museo marítimo de Exeter. George Peacock vivió por muchos años, falleciendo en Liverpool el 6 de junio de 1881.

La "Royal Charter" - Carta o Cédula Real

La Carta o Cédula Real le fue concedida a la PSNC el 17 de febrero de 1840.



concedida, el futuro mejor. Los frecuencia y operación de los

directores se empezaron a reunir con más centraron su atención en lo relacionado con la dos buques. El carbón mineral, considerado esencial para la correcta operación de las máquinas,

les ocupó mucho tiempo pero, por no asesorarse con el personal naval que estaba al servicio de la compañía, cometieron un grave error al comprar un buque inútil como pontón de carbón para ser transportado a Valparaíso. El buque que compraron, la barca "Elizabeth", era inútil por su estado vetusto y tuvo que ser vendido en el muelle, con toda su carga de carbón, a una considerable pérdida para la compañía. De esto lo más grave era que los vapores estaban a punto de ser lanzados al agua y era urgente que el pontón, que sería un buque a vela, saliera con suficiente anticipación para que esté en Valparaíso para cuando llegaran los vapores. La compra de otro velero, la barca "Portsea", pareció más afortunado y fue despachada a Valparaíso, pero cuando llegó resultó llevar carbón de pésima calidad, por lo que los vapores se vieron afectados por escasés de ese material, esencial para su operación.

Los directores también se ocuparon de elaborar y emitir el libro de "*Reglamentos Generales y Disposiciones Generales para la Administración en el Pacífico de los Negocios de The Pacific Steam Navigation Company*". En los Reglamentos se establecía que los negocios de la compañía en la costa del Pacífico serían manejados por un Superintendente Jefe, un Segundo Superintendente y los Agentes Financieros. Wheelwright fue designado como superintendente jefe y Peacock como segundo superintendente. Los Agentes Financieros se establecerían en Valparaíso y Callao en la forma de Consejos de Administración que asistirían a los Superintendentes en el trabajo en su respectivo puerto. Estos agentes mantendrían

¿Qué era este documento? Era un instrumento escrito y sellado, del Soberano de Gran Bretaña y marcado con el Gran Sello del Estado, otorgando y garantizando derechos, franquicias y privilegios a la compañía beneficiaria. En ese instrumento también se definía el territorio de la franquicia.^{P2/98}

Con la Cédula Real de la compañía se veía

que los directores se centraron su atención en lo relacionado con la dos buques. El carbón mineral, considerado

esencial para la correcta operación de las máquinas,

les ocupó mucho tiempo pero, por no asesorarse con el personal naval que estaba al servicio de la compañía, cometieron un grave error al comprar un buque inútil como pontón de carbón para ser transportado a Valparaíso. El buque que compraron, la barca "Elizabeth", era inútil por su estado vetusto y tuvo que ser vendido en el muelle, con toda su carga de carbón, a una considerable pérdida para la compañía. De esto lo más grave era que los vapores estaban a punto de ser lanzados al agua y era urgente que el pontón, que sería un buque a vela, saliera con suficiente anticipación para que esté en Valparaíso para cuando llegaran los vapores. La compra de otro velero, la barca "Portsea", pareció más afortunado y fue despachada a Valparaíso, pero cuando llegó resultó llevar carbón de pésima calidad, por lo que los vapores se vieron afectados por escasés de ese material, esencial para su operación.

Los directores también se ocuparon de elaborar y emitir el libro de "*Reglamentos Generales y Disposiciones Generales para la Administración en el Pacífico de los Negocios de The Pacific Steam Navigation Company*". En los Reglamentos se establecía que los negocios de la compañía en la costa del Pacífico serían manejados por un Superintendente Jefe, un Segundo Superintendente y los Agentes Financieros. Wheelwright fue designado como superintendente jefe y Peacock como segundo superintendente. Los Agentes Financieros se establecerían en Valparaíso y Callao en la forma de Consejos de Administración que asistirían a los Superintendentes en el trabajo en su respectivo puerto. Estos agentes mantendrían

una estrecha relación con los directores en Inglaterra, no así los agentes en Ecuador o en Bolivia, que eran de categoría secundaria.

El 18 de abril de 1840 se lanzó al agua el casco del "Perú", el primer buque de la PSNC y el 21 se lanzó el casco del "Chile". Hay quienes dicen que el "Chile" se lo lanzó el 20 y otros el 24 pero Wardle, para todo efecto el historiador oficial de la compañía, quien tuvo acceso a toda la documentación corporativa, dice claramente que el "Chile" se lo lanzó tres días después del "Perú".^{P2/100, 101 y 102} No vamos a entrar en los detalles del lanzamiento de los buques, aunque son un relato interesante y entretenido, pues son detalles que pueden ser conocidos por quien se interese, si acude a las fuentes citadas.

Los investigadores de don Julio Estrada Ycaza se equivocaron al proveerle una información de importancia crucial para la navegación a vapor en Ecuador, cual es la fecha de la concesión del privilegio a William Wheelwright, de tal manera que él da como la fecha de la concesión el 14 de abril de 1840, cuando en realidad fue el día 14 de abril del año 1837, como lo hemos visto anteriormente. Una confirmación de que no hubo una nueva concesión exactamente a los tres años es que se dice en el texto de "El siglo de los vapores fluviales", página 8, párrafo 3, que "... mediante Decreto Legislativo del 19 de abril de 1840, se le concedió a William Wheelwright el privilegio de la navegación a vapor..." Bueno, no hubo Congreso ese año... Sin embargo, esta información nos recuerda que el privilegio le fue concedido sólo por cuatro años, lo que quiere decir que caducaba el 14 de abril de 1841.^{P2/103}

Una vez botados los cascos, se realizaron en ellos los trabajos de acabados durante el resto de abril y todo mayo. Veamos las características básicas de los dos vapores:

Nombre:	Clase:	Tonelaje	Dimensiones			Potencia
			Eslora	Manga	Puntal	
Perú	De madera, a ruedas	690 G.W.T.	190.0'	29.0	18.0	192 c.f.
Chile	De madera, a ruedas	682 G.W.T.	198.0'	29.0	18.0	190 c.f.

Como vemos claramente, los buques eran casi de las mismas características y, en apariencia externa, eran considerados gemelos. Los nombres fueron escogidos con el establecimiento de una tradición en mente: Los vapores de la compañía llevarían inicialmente los nombres de los países que servía la empresa, y a medida que se ampliara la flota, se les impondrían los nombres de los puertos y principales ciudades de los países servidos. La imposición de los nombres "Perú" y "Chile" eran lógicos al ser los países que dieron el apoyo inicial. El tercer vapor se llamaría Ecuador y el cuarto Nueva Granada.

Ni bien estuvieron los dos buques en el agua, Wheelwright encargó al Capt. Peacock el acabado y coordinó con él la ruta que seguirían en su viaje inaugural hasta Valparaíso y las probables fechas de llegada y de ingreso a los varios puertos intermedios. Una vez realizadas las coordinaciones, Wheelwright embarcó para América a bordo del vapor Great Western, con destino a Nueva York, para pasar de inmediato a Newburyport a visitar a su familia. Luego de una corta visita, pasó a Chagres, cruzó el Istmo hasta Panamá y embarcó para Guayaquil, donde llegó en un día no especificado de julio (posiblemente a fines). Muy curiosamente, Rocafuerte no menciona esta visita de Wheelwright en su epistolario con Flores, aún cuando en esos días se estaba tratando entre el Gobernador y los comerciantes sobre la colocación de la farola en la isla de El Muerto, así como de la construcción del muelle frente a la Aduana y la instalación de los carriles de hierro. Irisarri tampoco menciona en La Balanza esta visita ni sobre la botada de los vapores en Londres, información que le podía haber proporcionado Wheelwright de primera mano. Wheelwright debe haberse dedicado exclusivamente a sus asuntos comerciales y con prioridad a buscar un agente para los vapores de la PSNC. Wheelwright salió de Guayaquil hacia el Callao a fines de agosto, llegando a ese puerto el 5 de septiembre. No dejó anunciado públicamente nombramiento alguno, pero en septiembre 9 de 1840 se anunciaría por la prensa el nombramiento de la casa de Manuel Antonio Luzarraga como agente. Se supone que el nombramiento fue hecho el 1° de septiembre, por lo que Wheelwright lo habría dejado otorgado a fines de agosto, para ser anunciado oportunamente. El tiempo entre la salida de Wheelwright de Guayaquil y el anuncio del nombramiento de agente no fue suficiente para consultar el nombramiento con los directores en Londres, de tal manera que pensamos que tenía la autoridad para hacerlo y la demora se debió sólo a intereses propios de Luzarraga y de Wheelwright. Habría sido muy apropiado que el nombramiento se hubiera hecho con gran fanfarria y la participación de las autoridades y del comercio, pero será muy difícil saber qué pasó en realidad. No sería sorprendente que el anuncio no se haya realizado hasta la salida de Wheelwright para evitarle contrariedades de los demás comerciantes, que posiblemente también aspiraban la que entonces debe haber sido la agencia marítima más apetecida.^{P2/106}

Los asuntos a tratar en Callao, que se convertiría en base de operaciones de la compañía en Sur América, fueron de tal importancia que Wheelwright no pudo viajar a Valparaíso para la llegada de los buques. Wheelwright entregó a la casa comercial de los Srs. Templeman, Bergman & Co. los despachos que los designaban como agentes de la PSNC en Perú.

El viaje de los vapores

Era intención de la compañía que el "Chile" fuera despachado el 10 de junio y el "Perú" el 20, pero imprevistos no lo permitieron. Un aviso inicial fue publicado el

día 21 de mayo, pero tuvo que ser rectificado por los imprevistos y el 18 de junio se publicó el siguiente aviso en "The Times" de Londres:

"PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY. VAPOR A RÍO DE JANEIRO Y VALPARAISO. Aviso a los señores pasajeros. El magnífico vapor Chile zarpará indefectiblemente de Gravesend, el Miércoles 24 de junio, día en que se ruega a los pasajeros encontrarse a bordo antes de las 3 p. m. Hará escala en Falmouth, donde los pasajeros podrán embarcarse hasta el 27 del presente. Para pasajes, diríjase a T. Haviside & Co., Cornhill. Wm. R. C. Kendall, Sec."

El "Chile" partió, en efecto, el día 27 de junio desde Falmouth, como estaba previsto, al mando del capitán William Glover. el "Perú", al mando de Peacock, salió del puerto de Falmouth el 15 de julio.^{P2/104 y 105, 107} Aquí es necesario hacer una aclaración anticipada: Peacock, cuando registre las llegadas a los puertos americanos, tomará el tiempo y distancia desde Plymouth, no desde Falmouth, lo que puede causar confusión en cuanto al puerto de salida desde Gran Bretaña. Falmouth fue, en efecto, el último punto de embarque, pero este es un puerto secundario ubicado a pocas millas náuticas al Sur Oeste de Plymouth, el cual era y es un puerto primario, y esta es la razón por la que Peacock toma tiempo y distancia desde allí. La estadía en Falmouth no fue mayor a pocas horas, apenas las necesarias para tomar los últimos pasajeros y su poca carga, pues la más importante era el carbón que llevaban para el largo viaje.

La travesía hasta Río de Janeiro fue sin novedad. Los vapores usaron sus velas la mayor parte del tiempo, al punto de que la chimenea colapsable fue acostada para dar facilidad a la maniobra de las velas. Por la diferencia del tiempo del zarpe de Falmouth, el "Chile" tuvo que esperar en Río la llegada del "Perú". Una vez reabastecidos, zarparon juntos el 30 de agosto. El paso del estrecho de Magallanes se realizó sin novedad, llegando los buques a puerto Famine en la tarde del 14 de septiembre. Peacock desembarcó un grupo de tripulantes para cortar leña (no para las calderas) y abastecerse de agua. El 18 Peacock desembarcó con el fin de cumplir una tradición marinera, cual es la de dejar un recuerdo de un evento importante en un lugar significativo. Veamos lo que dice Wardle: "El 18 de Septiembre, erigió un palo de bandera en el promontorio de Santa Ana, en Puerto Famine, debajo del cual enterró (en una botella) algunas monedas inglesas de la época y un manuscrito del cual se da a continuación una transcripción:

DIOS SALVE A LA REINA

(Aquí las características de los dos buques que ya vimos en el cuadro)

Este montón de piedras se erigió a fin de conmemorar el triunfo del vapor en esta parte del mundo, con la llegada de las naves de The Pacific Steam Navigation Company Perú, George Peacock, Capitán, y Chile, William Glover, Capitán, el primero en 44 días (en alta mar) desde Plymouth y el segundo en 47 días (en alta mar) desde Falmouth, habiendo tocado en Río para tomar carbón, de cuyo

combustible se consumió desde Inglaterra a este puerto solo 350 toneladas por cada vapor.

Ambas naves se encuentran en las mismas buenas condiciones de navegabilidad y fuerza con que salieron de Inglaterra, les queda todavía combustible para 12 días de viaje, y los pasajeros y tripulantes se encuentran en excelente salud y buen ánimo.

Dado por mi, a bordo del vapor Perú de The Pacific Steam Navigation Company en Puerto Famine este 18 de Septiembre de 1840, siendo el aniversario de la Independencia Chilena. George Peacock. Comandante y Oficial mayor. ^{P2/108}

La Balanza N° 51 del 9 de septiembre de 1840 publicó en la página 8 un artículo sobre el nombramiento de agente de la PSNC. Veamos su contenido:

**"COMPAÑÍA DE NAVEGACION DEL PACÍFICO
POR BUQUES DE VAPOR**

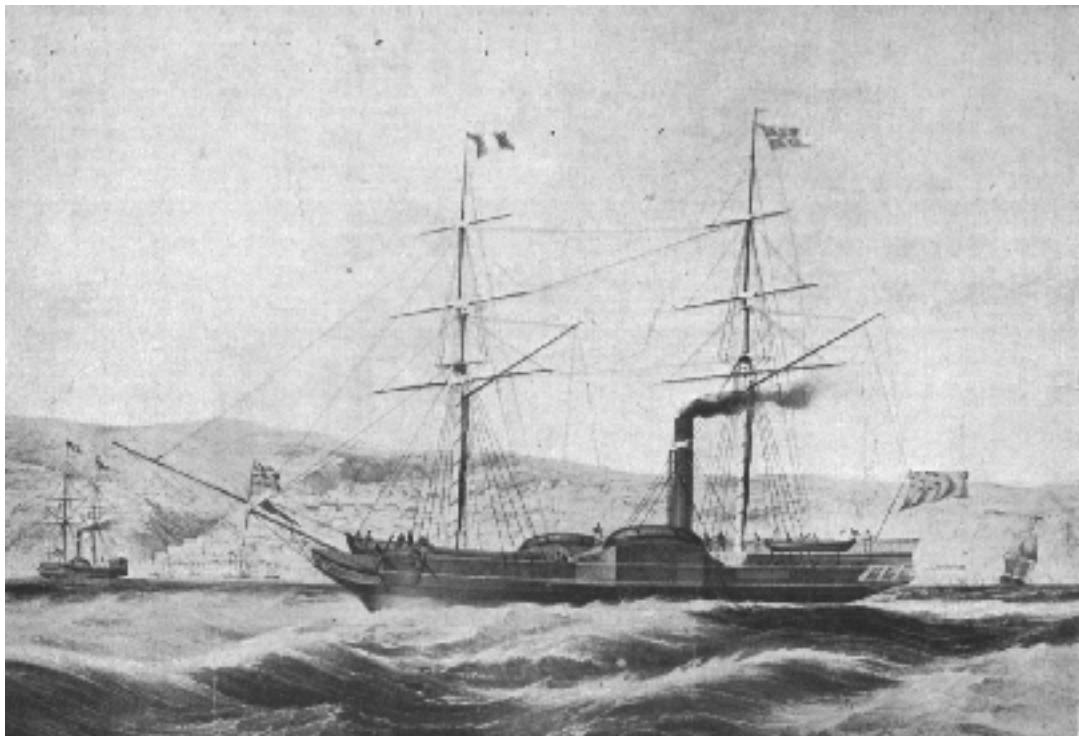
Esta Compañía ha nombrado por ajente suyo en el Ecuador al Señor Manuel Antonio Luzarraga, á quien se han remitido, con las instrucciones de los Directores, ciento y cincuenta acciones, que se han reservado para los capitalistas ecuatorianos que quieran tomar parte en la Compañía. Para intelijencia de estos se publican las disposiciones reglamentarias de la Compañía, que son las siguientes:

1. *El capital de la Compañía se compone de 250,000 libras esterlinas, divididas en 5000 acciones de 50 libras cada una.*
2. *Las acciones serán distribuidas del modo que determinen los Directores...*

Continúa el Reglamento en 12 puntos que establecían la forma de manejar el paquete accionario en Europa y América. No lo copiamos entero por no ser su contenido de mayor consecuencia para nuestra historia, pero su lectura es interesante para quienes quieran profundizar sobre la historia de la PSNC. ^{P2/101, 109 y 110}

La travesía desde puerto Famine no había sido tan tranquila como hasta ese punto, pues reporta Peacock en el libro de bitácora que tan pronto entraron en el Pacífico se levantó un tempestad que duró 24 horas y que obligó a los dos buques a separarse. El "Perú" se portó como un buen buque marinero y pasó la fuerte tempestad sin averías. El 29 de septiembre llegó a Talcahuano y por varios días no hubo señas del "Chile", lo que mantuvo preocupado a Peacock como oficial mayor. Al séptimo día, el 6 de octubre, apareció el "Chile" sin daño alguno, debiéndose la demora a "... haber llevado distinto rumbo y encontrado tiempo aún peor que el experimentado por el "Perú" (forma elegante de decir que se perdieron). En ese puerto se abastecieron de carbón mineral sacado de la ladera del cerro, combustible que, aunque de menor calidad que el de Gales, sí permitió mantener la presión en las calderas. Los buques fueron pintados y arreglados para presentarse elegantes a su entrada a Valparaíso.

El 15 de octubre de 1840 entraron los dos vapores a Valparaíso. La entrada fue un acontecimiento para el cual se había organizado un programa que incluía el recibimiento de los vapores por los buques de guerra y mercantes presentes en el puerto, y una escolta de buques menores, todos ellos empavesados.



El "Perú" y el "Chile", a la izquierda y al fondo, en el puerto de Valparaíso, en 1840.

Por las demoras involuntarias sufridas en el zarpe de Gran Bretaña y el viaje, al entrar los buques, el privilegio de navegación en Chile había expirado dos días antes, de acuerdo a sus términos; pero ante la realidad de estar los buques en puerto, el Gobierno de Chile renovó el privilegio de inmediato y por un período de diez años a partir de esa fecha.

Según relató el capitán Peacock, *"Este fue el viaje más largo a vapor que hasta esta fecha se haya hecho en un tiempo tan corto, v. g. 23 días de navegación a vapor y vela, con un solo reaprovisionamiento de carbón entre Plymouth y Valparaíso, (dos en realidad, pues tomaron carbón en Río de Janeiro y luego en Talcahuano) recorriendo la distancia de 8,500 millas"*.^{P2/111}

El privilegio en el Ecuador

Como vimos antes, el 14 de abril de 1841 caducaría el privilegio de navegación a vapor concedido por el Congreso ecuatoriano a Wheelwright. Ya con Luzarraga de agente, el Superintendente Jefe presentó en octubre, a través del gobernador

Rocafuerte, el pedido de renovación del privilegio. En carta del 28 de octubre de 1840 dice Rocafuerte a Flores: "Por este correo va una representación de Wheelwright sobre sus barcos de vapor, él pide al gobierno y al congreso lo que le han concedido ya el Perú, Chile y demás naciones de América. La introducción de la navegación de vapor en el Pacífico va a producir una revolución, cuyas ventajas comerciales son incalculables, sobre todo para el Ecuador que es un país marítimo y rico en productos coloniales. Y esta es una empresa de singular magnitud, que está ya felizmente realizada; pues llegaron a Valparaíso los dos primeros buques de vapor que salieron de Inglaterra, y tardaron 55 días, viniendo por el Cabo de Hornos, y después de haber estado el río Janeyro y tocado no sé en que otro punto. Dentro de ocho a diez días tendremos aquí uno de estos vapores, que son de 800 toneladas cada uno".^{P2/137} Por cierto, el vapor no entró como decía Rocafuerte en su comunicación, ni había proyecto de hacerlos venir, pues el plan de navegación de ambos buques ya estaba trazado. Esta posibilidad puede haber sido ofrecida por Wheelwright como aliciente a la renovación del privilegio.

La anticipación en la solicitud de renovación, que es lo que era este pedido, era muy apropiada conociendo la lentitud burocrática y el hecho de que lo adecuado era que el pedido se sometiera a la legislatura. Ya Wheelwright tenía la amarga experiencia del privilegio limitado concedido con tanta dificultad por el Congreso de 1837. Aunque se lo menciona más adelante en 1841, como el Congreso fue fallido, el privilegio se renovó por decreto ejecutivo luego de la caducidad.

Wardle, en cambio, dice lo siguiente: "... William Wheelwright había llegado a Guayaquil, en cuyo puerto solicitó del Gobierno del Ecuador, un decreto que permitiese el establecimiento de un servicio de vapores en las aguas costaneras de dicho país. Conseguido esto, se dirigió al Callao a bordo del velero Dardo, llegando el 5 de septiembre". Sin embargo, como hemos visto, esa solicitud no le llegó al Presidente hasta comienzos de noviembre y por tanto no se podría haber renovado a comienzos de septiembre, antes de que el Presidente la conociera; por esto, creemos que Wardle se equivocó en ese detalle, a más de que pareciera que Wardle se refiere a una concesión nueva y no a una renovación.

El primer viaje oficial del P.S.N.C. "Perú"

Ni bien se terminó el ceremonial de bienvenida, se puso manos a la obra para que los buques cumplan su función de transportar pasajeros y carga, y producir dinero. El día 21 de octubre se publicó en "El Mercurio" de Valparaíso el siguiente aviso:

"BUQUES DE VAPOR"

Para el Callao, tocando en Coquimbo, Huasco, Caldera, Cobija, Arica, Islay y Pisco. El muy hermoso y velero Paquete:

PERÚ

Del porte de 700 toneladas, su capitán George Peacock, saldrá para aquel destino el Domingo próximo, 25 del corriente, a las 5 de la tarde. Admite carga solo para

el callao, y pasajeros para los puntos arriba indicados, para lo que tiene comodidades de primer orden. El que quiera tratar puede verse con los Sres. Naylors, Boardman y Cia. o con Lyon y Santa María. Octubre 20. N. B. El dicho buque debe salir del Callao, de regreso a este puerto el 15 del próximo mes de Noviembre".^{P2/112}

En Lima existía una gran expectativa en cuanto al comienzo de este servicio, que se esperaba fuera un adelanto notable para el comercio. La prensa limeña trataba el tema frecuente y profusamente. Había mucho entusiasmo en Lima y Callao a la espera de la anunciada llegada del vapor.

Wheelwright, entre tanto, estaba seriamente preocupado por la falta de carbón adecuado para las calderas. La búsqueda en Perú, a través de varios agentes, fue infructuosa. El problema estaba latente y tenía que buscarse una solución rápida.

"El 4 de noviembre de 1840", según Wardle (el 3 según Denegri y el 2 si sumamos los 8 días al día 25 que fue la salida de Valparaíso), "el 'Perú' largó ancla en la bahía de Callao, después de un recorrido de ocho días desde Valparaíso".^{P2/113}

En cuanto a la fecha exacta existe un simpático dilema: Wardle, historiador oficial de la compañía saca su información del bitácora del buque, mientras que Félix Denegri Luna saca su fecha de los periódicos peruanos contemporáneos al evento. Pero ninguno de los dos coincide con la simple matemática de sumar 8 días que ambos coinciden en asegurar que duró la navegación, al día 25 de octubre que es la fecha documentada del zarpe del buque desde Valparaíso. En todo caso, la llegada fue un acontecimiento y el día 7 de noviembre el presidente del Perú, Gral. Gamarra y su comitiva, visitaron el buque y fueron agasajados a bordo. Como la visita presidencial fue anunciada, la compañía invitó al cuerpo diplomático, autoridades religiosas y otros, incluyendo a los comandantes de los buques en puerto, especialmente los de guerra. Entre los invitados estuvo el comodoro Claxton, de la fragata de los EE. UU. "Constitution", que había llegado de Ecuador. La visita incluyó una corta travesía que demostró a los invitados las bondades del buque y de la navegación a vapor.^{P2/113}

Wardle nos dice: "Todo esto era muy satisfactorio, pero lo que a Wheelwright preocupaba era el problema más apremiante, de conseguir abastecimientos de carbón para asegurar la continuidad del servicio que acababa de inaugurar el Perú. En Valparaíso, el Capitán Peacock había dejado instrucciones para que el "Chile" zarpara el 15 de Noviembre del citado puerto, con destino al Callao, pues el vapor tenía suficiente carbón a bordo para hacer este viaje y regresar nuevamente a Valparaíso. En la esperanza de obtener noticias de los buques carboneros de Inglaterra, Wheelwright se embarcó en Callao, con destino a Valparaíso, a bordo del Perú..."

El "Perú" salió de acuerdo a itinerario el domingo 15 de noviembre a las 5 de la tarde, con 116 pasajeros a bordo. Fondeó en Valparaíso a las 6 de la tarde del día miércoles 25 de noviembre, luego de 10 días de navegación.^{P2/114}

El viernes 20 a la 3 de la tarde, entre Iquique y Cobija, se encontraron con el "Chile" en camino a Callao, de acuerdo con las instrucciones dadas por Peacock.

^{P2/115}

Escasés de carbón mineral

A su llegada a Valparaíso, Wheelwright encontró que había llegado el carbonero "Portsea" y dejó a Peacock a cargo de su desembarco. Pasó a Santiago para formalizar la renovación del privilegio, que aparentemente había sido hecha sólo verbalmente por el entusiasmo de la llegada de los buques, pero que era necesario tener en un documento legal.

A su retorno a Valparaíso se encontró con la mala nueva de que el carbón del "Portsea" era de tan mala calidad que su uso causaba daños no sólo a las calderas, sino a las máquinas. El "Perú" sirvió para la prueba de ese carbón. Afortunadamente había llegado otro barco, aunque más pequeño, con carbón de mejor calidad, por lo que se pudo abastecer al "Perú" para que cumpla su itinerario al Callao, pues en estos primeros viajes se establecería la reputación de la compañía. El 15 de diciembre llegó el "Chile" con problemas en sus calderas y máquinas, pues lo habían abastecido con carbón del "Portsea". El "Perú" regresó de su segundo viaje al Callao el día 6 de enero con la novedad de que venía abastecido de leña, pues el otro carbón también había sido de mala calidad. Por cierto que la leña no tenía la capacidad térmica que necesitaban las calderas de esos vapores para levantar la presión adecuada, de tal forma que la medida de abastecerlo con leña fue desesperada ante la pésima calidad del combustible comprado por los directores en Londres. Si hacemos cuenta, ya eran tres cargamentos de carbón inútil que habían comprado.

Descalabro en el itinerario de los vapores

Los buques tuvieron que paralizarse. Se descalabró el itinerario tan cuidadosamente trazado. El prestigio de la compañía sufriría...

Como era prioritario encontrar una fuente confiable y cercana de carbón de buena calidad y los buques estaban inutilizados por falta de combustible, Wheelwright compró una goleta de 120 toneladas (cuando se la trata de vender más adelante, el agente dice que tenía 91 tons.) que nombró "Lord Abinger", en honor del padre de P. Campbell Scarlett, uno de los directores y principales promotores de la compañía. Despachó la goleta hacia el Sur de Chile en búsqueda de yacimientos de carbón de buena calidad. Aunque no se especifica, es seguro que mandó a Peacock en esta misión, con instrucciones de poner énfasis en el cerro de Talcahuano, que ya les había provisto de carbón de aceptable calidad a su ingreso al Pacífico. Wheelwright consiguió carbón suficiente para el "Perú" y salió al Sur para

encontrar a la "Lord Abinger". Llegó a Talcahuano el 15 de enero de 1841 e inmediatamente dio inicio a operaciones mineras, en compañía de Peacock. Al comprobar que el carbón era adecuado y la mina productiva, cerró contrato para su explotación. A partir del siguiente itinerario de navegación, que el destino dictaría ser a fines de 1841, más de un año después, la ruta primaria de los buques se extendió hasta Talcahuano, lugar donde se abastecerían los dos vapores en cada viaje.^{P2/116}

Esta dura experiencia fue sorteada gracias a la personalidad y dinamia de los dos Superintendentes de la compañía. Lejos de dejarse abatir, reorganizaron los planes de navegación y trazaron las rutas nuevamente para incluir a Talcahuano. Se les dio mantenimiento a los dos buques y se programó el restablecimiento del servicio, lo que veremos en la 3º Parte de esta historia, correspondiente a 1841.

Capítulo 9 – La Compañía del Vapor

Muy a propósito hemos dejado este título ambiguo, pues hay ciertas dudas en cuanto al nombre exacto de la compañía que se encargó de iniciar la construcción del buque a vapor y aún si existió sólo una o si fueron dos compañías paralelas en propósito y hasta con los mismos accionistas. Veremos la documentación respectiva a continuación y, aunque no hay datos concluyentes, podemos hacernos un criterio propio con la información que hay.

El problema básico es que cada vez que se menciona la compañía, se usa un nombre distinto, algo bastante común que lo veremos también con la PSNC.

La Compañía Ecuatoriana de Buques de Vapor

La Balanza N° 17 del 25 de enero de 1840 tenía el siguiente aviso en la página 7: "*Se ha formado con el capital de 50,000 pesos en 500 acciones de á 100 pesos, y serán Directores de ella los Señores – Vicente Rocafuerte – Manuel Antonio Luzarraga – Manuel de Icaza – Vicente Gainza – Carlos Luken – Juan Rodríguez Coello – José Joaquín Olmedo – Manuel Espantoso – Juan Francisco Icaza. Secretario – Sr. Horacio H. Cox. Nota: - Los que quieran subscribirse pueden ocurrir o dirijirse á cualquiera de los directores. Guayaquil y Enero 23 de 1840*".

^{P2/25} Quedaba así notificada oficialmente al comercio de Guayaquil la formación de la compañía que iniciaría la construcción del primer vapor fabricado en la costa del Pacífico. El objeto del aviso era, por supuesto, fomentar la suscripción de acciones.

Rocafuerte escribe a Flores el miércoles 5 de febrero y le dice: "*Como Ud. es un verdadero progresista, es natural le haya complacido el proyecto de introducir en este hermoso río la navegación en buques de vapor, me cabe ahora la satisfacción*

de decir a Ud. que el jueves pasado (30 de enero) tuvimos en la casa de gobierno una gran reunión de suscriptores, que todos se comprometieron a llenar el número total de las 100 suscripciones a 150 pesos cada una (Aquí comienzan las discrepancias pues el aviso de La Balanza decía 500 acciones de a 100 pesos); que se nombró una dirección compuesta de los señores Luzarraga, Plata, Luken, Micle, y Vicente Gainza (tenemos repetición de algunos de los accionistas), que mañana jueves nos volveremos a reunir para leer, discutir el reglamento que se ha hecho para la compañía y que probablemente a fines de este mes, irán caminando para Londres, con los fondos suficientes, los que vayan encargados de comprar en Inglaterra las máquinas de vapor, y todos los útiles, para concluir el buque en este astillero, lo que puede ejecutarse en todo el curso de este año".^{P2/26}

Julio Estrada Ycaza nos amplía la información: "En su otra faceta, siendo Gobernador, Rocafuerte aparece promoviendo una empresa nacional de navegación fluvial de buques a vapor, para lo cual convocó a prestantes guayaquileños a una reunión en la Gobernación, la que se verificó el 29 de enero de 1840 (de acuerdo a lo dicho por Rocafuerte, es el 30 de enero). Los asistentes decidieron formar una compañía con un capital inicial de 15.000 pesos, divididos en 100 acciones de 150 pesos cada una, las que fueron prontamente suscritas. Un directorio compuesto por Manuel Antonio Luzarraga, Vicente Luque Plata, Carlos Luken, un señor Mickle y Vicente Gainza debía trasladarse a Londres para comprar la máquina. Además de los ya mencionados, el directorio estaba integrado por el mismo Rocafuerte, Manuel de Icaza, Juan Rodríguez Coello, José Joaquín Olmedo, Manuel Espantoso, Juan Francisco Icaza y Horacio Cox -este último actuando de Secretario- según anuncio del 23 de enero del 40" (aquí hay una ligera confusión, pues el aviso salió en La Balanza el 25 como ya vimos, aunque la reunión sí fue el 23).^{P2/27}

La Compañía del Guayas

"Compañía del Guayas para la navegación en este río en buques de vapor". Con este nombre se formalizó el 6 de febrero la compañía. Su escritura de constitución formal se firmó el día 7. Julio Estrada Ycaza hace una interesante relación, basado en la información de La Balanza, sobre la constitución de esta compañía en su libro "El Puerto de Guayaquil 2". Veamos lo que dice en parte: "... su construcción fue producto de un hecho muy digno de memoria. Por primera vez en la historia del Ecuador se constituía una empresa en que se asociaba un respetable número de personas".^{P2/30} La referencia usada fue La Balanza N° 21 del 22 de febrero, que veremos más adelante.

El 12 de febrero el Gobernador escribía al Presidente: "Tengo la satisfacción de anunciar a Ud., que la compañía de barcos de vapor está ya realizada, y que ayer, por la goleta Manuela que salió para Panamá, se han remitido a Norte-América

5.000 pesos para comprar en Baltimore la máquina de vapor, y demás útiles que se necesitan; así pues este negocio está concluido. ¡Qué impulso dará al comercio de este hermoso río la navegación por vapor!".^{P2/28} Este texto es del Epistolario recopilado por Landázuri.

Aparentemente, la primera empresa por acciones en Ecuador fue la creada para la apertura del puerto de El Pailón y camino de San Lorenzo a Ibarra.

Julio Estrada nos confirma la información con la suya tomada del Epistolario recopilado por Rodríguez: " ... *La escritura de constitución de la Compañía del Guayas para la Navegación de este Río en Buques de Vapor, se firmó el 7 de febrero. Aun antes de la firma, se había pedido, no a Londres sino a los Estados Unidos, la máquina de vapor para el 'buque que se va a construir dentro de poco tiempo en este astillero' (...) y el 11 del mismo mes se remitió a Panamá en la goleta Mercedes, con destino final a Baltimore, 5.000 pesos a cuenta de 'la máquina a vapor y demás útiles', que debían llegar en abril o mayo. El 18 ya podía informar Rocafuerte a Flores que 'esta mañana han empezado los carpinteros a trazar los gálibos del buque de 100 toneladas. La quilla, puesta el mismo día media 90 pies'*".^{P2/29}

Aquí tenemos una discrepancia en el nombre de la goleta que condujo los fondos a Panamá. Tendemos a considerar que lo escrito por Landázuri, o sea la "*goleta Manuela*" es lo correcto, pues la transcripción del Epistolario de Rocafuerte con Flores hecha por este investigador nos ha demostrado ser muy exacta y fiel al texto original manuscrito.^{P2/32}

En La Balanza N° 21 del 22 de febrero de 1840 se publicó en un artículo de primera plana la información de la fundación de la Compañía del Guayas el 6 de febrero y la firma de su escritura el día 7. También se incluye en el extenso artículo las obligaciones de los socios, de los directores y las reglas generales de la compañía. La extensión de los términos de la sociedad nos impiden copiarlos íntegramente y debemos anotar que no contienen información que nos sea de mayor utilidad para el conocimiento de la compañía misma o del buque que se construyó. Sin embargo, hay tres elementos de interés en el primer párrafo del artículo. El primero es que allí se indica que ya se han dado las órdenes a los Estados Unidos para la compra de la máquina. El segundo es que se fijó la duración de la compañía en 10 años, término relativamente corto cuando se toma en cuenta que tradicionalmente los buques construidos en Guayaquil duraban décadas. El tercero es que el capital fue de quince mil pesos.^{P2/31}

Información comparativa

Hasta aquí todos los documentos nos indican que se trata de la misma compañía y que las discrepancias en capital y fechas no son más que errores insustanciales. Pero también vemos, según las cartas de Rocafuerte, que el nombre de la compañía

ha cambiado sin mediar anuncio específico, lo que se convierte en fuente de especulación.

Pero como existe la confusión del nombre y si existió una o dos compañías, hagamos un análisis de los dos nombres, sino las dos compañías, y sus términos:

El aviso publicado el día 25 de enero por la **Compañía Ecuatoriana de Buques de Vapor** dice que "*se ha formado con el capital de 50,000 pesos*", de tal manera que se supone que es un hecho consumado. Las acciones serían de 100 pesos cada una.

El reportaje publicado el 22 de febrero para la **Compañía del Guayas** dice que según la escritura su capital es "*de quince mil pesos dividido en cien acciones de ciento y cincuenta pesos cada una*".

Sin embargo, según palabras del mismo Rocafuerte y lo reportado en La Balanza, los directores son los mismos.

A pesar de la considerable diferencia del capital, creemos que se trata de la misma compañía por varias razones. La primera es que el grupo de posibles accionistas era muy limitado en el medio y no creemos posible que se promovieran dos compañías similares y competidoras al mismo tiempo y con los mismos accionistas. La segunda es que los principales promotores eran Rocafuerte y Luzarraga, y no es lógico que trataran de formar dos compañías paralelas cuando estaban conscientes de lo difícil que era reunir capital en Guayaquil para una sola empresa. La tercera y crítica en su finalidad, es que se construyó un sólo buque.

En cuanto a la diferencia en si del capital, no debemos olvidar que estaba de por medio uno de los comerciantes más aventajados del puerto, don Manuel Antonio de Luzarraga, quien seguramente incidió en convencer a los inversionistas que se bajara el monto del capital total, pues cincuenta mil pesos era alto para el objeto de la empresa y sería difícil de recaudar. Por otro lado, el capital de quince mil pesos era bajo, como veremos cuando las cuentas se comenzaron a sumar. Pero aún con ese bajo capital, no se logró la suscripción total del mismo pues se cubrió 14.500 de los 15.000 pesos, por lo que Luzarraga tuvo que suplir lo necesario para concluir la construcción del casco y la colocación de la máquina.

Cuando el Gobierno compró el buque, la compañía no se menciona más. Presumiblemente fue disuelta y el dinero del capital devuelto a la mayoría de los inversionistas que habían aportado, quedando unos pocos que reclamaron la devolución años después. A quien puso la mayor parte del capital, Luzarraga, el Gobierno le pagó con créditos aduaneros, a pesar de que se aprobó pagarle en efectivo.

Otro factor que puede incidir en el nombre cambiante de la compañía lo vemos en los periódicos de la época, que tenían mucha facilidad para cambiar los nombres a compañías y personas, como sucedía con empresas como la Pacific Steam Navigation Company y el mismo Wheelwright, a quienes enredaban en la traducción y daban distinto nombre en cada ocasión.

La construcción del buque

La historia de esta compañía o compañías es interesante pero, luego del arranque del proyecto, inconsecuentes, pues como vimos, la subscripción del capital fue insuficiente y Manuel Antonio de Luzarraga tuvo que poner el dinero para concluir la construcción del buque. Más aún, es muy posible que Luzarraga haya "adelantado" el dinero para la compra de la máquina, pues tenemos apenas 17 días entre que salió el primer aviso en La Balanza (25 de enero) y la salida de la "Manuela" con el dinero (11 de febrero), tiempo muy corto para la recaudación de la tercera parte del capital pagado de 14.500 pesos.

Rocafuerte estaba muy entusiasmado con la construcción del buque y le seguía los pasos día a día, a pesar de sus múltiples ocupaciones. El 18 de febrero incluye el tema del vapor en una de sus extensas cartas al Presidente: "*Esta mañana han empezado los carpinteros a trazar los gálibos del buque, los fondos para la máquina se han mandado ya a los Estados Unidos, y a fines de este año habremos llegado a un resultado de positivo progreso. Un barco de vapor en este río, y un buen tratado de comercio con España, son dos grandes fuerzas impulsivas para la prosperidad de la república*".^{P2/123}

Don Julio Estrada Ycaza usa la primera parte de esta cita en su libro sobre los vapores fluviales.^{P2/124}

Los gálibos eran las plantillas o patrón del buque y esta carta nos da una pauta muy importante sobre la construcción del casco del vapor. El trazado de los gálibos era el paso inicial que daban nuestros carpinteros de ribera en el proceso de construcción de buques. Nuestros maestros tenían siglos construyendo naves de guerra para el Rey de España, en base a las normas escritas que para ese efecto se habían dictado en las respectivas ordenanzas. De igual forma, las embarcaciones tradicionales de nuestro entorno marítimo y fluvial, como las balandras, las goletas, las balsas, los bunques, las canoas de piezas, etc., se construían en base a normas e instrucciones que se pasaban los carpinteros, de maestros a aprendices, por tradición oral. Hasta entrado el siglo 19, nuestros carpinteros no usaron planos o diagramas para la construcción de buques. Pero este caso, la construcción del primer casco para un vapor, estaba fuera de la norma y de la tradición oral. Este casco se tenía que construir para recibir una máquina a vapor cuyo peso y medidas hacían crítico que se lo construya adecuadamente. La máquina requería bases para sujetarla, al igual que la caldera, y la ubicación de esas bases eran críticas para el equilibrio axial del buque. Unos pocos centímetros de error en la ubicación de la máquina o de la caldera podían hacer que el buque se escorara peligrosamente o se clavara hacia proa o popa. Las dos bandas del buque debían tener los espacios para la colocación de las ruedas laterales y el puntal debía ser adecuado para que entre la maquinaria, así como el combustible, en el espacio de bodega. En síntesis, la construcción del casco para un vapor era un asunto totalmente nuevo para nuestros

carpinteros, acostumbrados a sus construcciones navales tradicionales. Aún en los Estados Unidos este tipo de construcción era novedosa y aparentemente no se usaban planos. Pero ellos tenían la gran ventaja de tener las máquinas al pie para irlas viendo, así como la asesoría de los constructores y la experiencia adquirida desde 1807.

Lo único que posiblemente tuvieron como guía, debe haber sido alguna pintura o impreso de la figura de un vapor, y es aquí donde entra en juego la similitud en diseño externo entre el casco del "Guayas" y el del "Chesapeake" y otros buques construidos para el mismo tipo de navegación, como el "Walk in the Water", para navegación lacustre, y el "Hope", para navegación ribereña, estos tres buques fueron contemporáneos y aparecieron en dibujos publicados en la época.



"Chesapeake"



"Walk in the Water"



"Hope"

El Chesapeake, con su bajo puntal se acercaría más al diseño del "Guayas", pues éste tenía apenas 5 pies. Los otros dos buques tienen puntales y bordas más altos, para aguas más movidas, como las de los grandes lagos de los EE. UU.

También es posible que Luzarraga contara con ciertas especificaciones para cascos en base a maquinarias ofertadas por sus correspondientes en Estados Unidos. Siendo Luzarraga un comerciante de reconocida solvencia, es muy posible que fabricantes norteamericanos de maquinarias le hayan ofrecido representaciones y por esa razón tuviera información que ahora le sería muy útil.

Lo que sí es posible decir es que la tecnología aplicada al vapor que se construyó en Guayaquil era al mismo tiempo avanzada y anticuada. Lo primero porque se aplicó una máquina compacta que no ocupaba sino una parte bien proporcionada del casco y al mismo tiempo era poderosa, como se vería en 1845. Lo segundo porque se compró sólo una máquina, lo que obligaba que sus dos ruedas propulsoras fueran necesariamente trabajaran juntas y le restaran mucho de la maniobrabilidad que se tenía con las ruedas independientes. Esto último seguramente respondió a realidades económicas.

Lo cierto es que el casco se comenzó a construir para colocarle la máquina que recién se había pedido. Pero, como hemos visto, no era una simple cuestión de construir un casco sin la menor consideración a la máquina. Robert Fulton no sólo

construyó y navegó el primer buque práctico a vapor, sino que en base a estudios metódicos estableció la proporción casco-máquina que sería norma para que los dos fueran compatibles. Esto se tiene que haber tomado en cuenta para el caso del "Guayas" y por esta razón va cobrando fuerza la creencia de que el casco no se construyó de manera antojadiza, sino que se contó con algún tipo de especificación al conocerse anticipadamente el tipo de máquina que se le instalaría. Ciento es que más adelante se diría que el "Guayas" no era marinero, pero si hubo las especificaciones, esto puede deberse a que era un casco para aguas tranquilas de ríos, bahías y lagos, pero no para navegación en mar abierto. En eso jugaba un papel muy importante la única máquina, pues en mar abierto, cuando el buque se escoraba por la acción de las olas, sólo una de las ruedas estaba sumergida y por ende empujaba al buque en el sentido contrario, lo que lo hacía andar en zig-zag, con la consiguiente molestia en su Gobierno y trabajo pesado para el timonel.

En cuanto a la máquina y el agua necesaria para la producción de vapor, para esta época los motores marinos ya habían resuelto los mayores problemas técnicos derivados de la evaporación del agua al producirse el vapor y los residuos minerales del agua salada o la "dulce" de alto contenido mineral como la del río Guayas, de tal forma que el buque a vapor no tendría mayores problemas en ese sentido.^{P2/125}

En cuanto a su capacidad "marinera", también es necesario considerar que si el casco fue diseñado en base a ciertas especificaciones, es posible que al habersele consultado a los fabricantes de máquinas sobre las adecuadas para un buque ribereño, el fondo del casco sugerido haya sido el adecuado para aguas tranquilas, que llevaba un fondo plano, como llevaron posteriormente los buques a vapor que surcaron el Guayas y sus afluentes, así como la ruta hasta Puerto Bolívar, fondo que es inadecuado para mar abierto. La queja de que el "Guayas" no era marinero se puede haber debido a esta situación.^{P2/126}

En la construcción de los vapores se usaban básicamente las mismas maderas que para lo demás buques, pero las técnicas de unión debían tomar en cuenta la vibración que producían las máquinas, algo que no ocurría con los buques a vela. Por ello, esas técnicas deben haber sido transmitidas a nuestros carpinteros para su aplicación, aunque tal vez la no aplicación de ellas fue una de las causas por las cuales el casco del "Guayas" requirió una reconstrucción a los pocos años, como veremos más adelante.^{P2/127}

El capital de la compañía

En una de las contradicciones que plagan a la información del "Guayas", encontramos esta sobre el capital de la compañía y el costo de construcción del buque. Esta es una cita textual de "El siglo de los vapores fluviales": "... *en febrero de 1840 apenas se había logrado efectivar 14.500 pesos del capital, habiendo tenido Luzarraga que suplir 20.000 pesos adicionales para no interrumpir la obra...*".^{P2/128} Y con esta declaración regresamos al comienzo: ¿Cuál fue el capital

real de la compañía? Si fue de 15.000, una recaudación de 14.500 pesos en un mes no es nada mal, en especial con un comercio tan pobre y limitado. Pero si Luzarraga tuvo que suplir 20.000 pesos aparte de los 14.500 recaudados, el buque, aún antes de construirse y sólo con la compra de la máquina, ¡ya había costado 34.500 pesos! Creemos que hay una discrepancia tan importante, que las fuentes usadas por el autor, don Julio Estrada Ycaza, no deben haber sido confiables en cuanto a fechas. En los documentos referidos en esa publicación, correspondientes al Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal de Guayaquil, en los tomos de "Diversos Funcionarios" de 1840 y 1841, que han sido revisados minuciosamente por este autor, no hemos encontrado esta información.

El 21 de marzo, en La Balanza N° 25, salió este aviso: "*COMPAÑÍA DEL GUAYAS. Se avisa á los Señores accionistas de esta Compañía que la Dirección de ella ha acordado que en lo sucesivo se paguen cada mes diez pesos por acción, comenzando desde el primero del próximo abril, para ocurrir á los gastos de la construcción del buque de vapor, y que este pago se haga en el almacén del Señor Manuel Antonio Luzarraga*".^{P2/129 y 130} Este aviso nos hace dudar más la aseveración del párrafo anterior, pues si sólo faltaban 500 pesos del capital, la cobranza estaría en marcha. Y no se habla de un aumento de capital para cubrir el déficit de los 20.000 pesos prestados por Luzarraga.

Se comienza a promover la compra del buque

Para abril el proceso de construcción del casco estaba en marcha, según lo reporta Rocafuerte a Flores en carta del 29 de abril de 1840: "*El barco de vapor que se está construyendo aquí es de 100 toneladas, y yo estoy empeñado en que las maderas sean muy buenas y fuertes para convertirlo en buque de guerra, si así lo exigieren las circunstancias*".^{P2/131, 132 y 133} Esta carta la debemos tener presente cuando pocos años más tarde, nos digan que el buque estaba inservible por las malas maderas usadas en su construcción (en 1847). En cuanto a que se pueda convertir en buque de guerra, esto nos indica que Rocafuerte, posiblemente con la participación de Luzarraga, ya estaban pensando en como pasarle el buque al Gobierno, pues para entonces sabían que la suscripción de capital de la compañía era insuficiente y el buque era un fiasco económico.

En la misma carta Rocafuerte informaba a Flores que en cualquier momento le llegaba a Chile una fragata de 44 cañones que habían hecho construir en Francia. Con ella Rocafuerte consideraba que esa nación tenía una superioridad en el Pacífico y que esto se debía considerar al ser el puerto de Guayaquil "*rival natural del de Valparaíso*" y por ello sugería a Flores que "*Ha llegado el caso de pensar en la defensa de este río, y de ponerlo en estado de repeler cualquier ataque imprevisto, y el mejor y más económico modo de conseguirlo, es traer de los Estados Unidos un buque de vapor de guerra, de 200 toneladas, que cargue dos cañones de 36, 2 de 24 y 2 de 18: el costo total de este buque ascenderá á 57.000*

pesos, cantidad que es muy corta, comparada a las infinitas ventajas de honor, respeto y seguridad, que nos puede proporcionar; en esto es lo que debe gastarse el dinero".^{P2/131, 132 y 133}

El 3 de junio el Gobernador le escribió al Presidente: "No pierdo de vista la construcción del barco de vapor, porque en caso de urgencia es una batería flotante, que vale más que una fragata de 44 cañones".^{P2/134} Obviamente, al referirse tan optimísticamente a "una fragata de 44 cañones", se refería a la "Chile", de la República de Chile. El gobernador Rocafuerte parece que no estaba consciente de la diferencia que ya existía entre Valparaíso y Guayaquil. Lo único de ventaja que tenía Guayaquil como puerto, que no tenía Valparaíso, eran sus maderas tan apreciadas para la construcción naval. En otras palabras, la ventaja era el astillero que para esta época estaba en la ruina, lo que veremos confirmado tristemente cuando entró el vapor "Chile" (no la fragata) a repararse (en 1841) y se tuvo que hacerlo tumbándolo en la playa de ciudad vieja, según palabras del mismo gobernador Rocafuerte, en vez de subiéndolo a parrilla en el nuevo "astillero".

En La Balanza del 15 de agosto de 1840 se publicó el siguiente aviso: "Se desea comprar algunas acciones en la empresa del Buque de Vapor que se está construyendo en esta Ciudad: las personas que las tengan y quieran venderlas pueden dirigir sus avisos á la oficina de esta imprenta dando razon de las que enajenan y del valor de ellas hasta la fecha, quedando obligado el comprador á continuar contribuyendo en adelante con los dividendos correspondientes".^{P2/135 y 136}

El aviso lleva la fecha 13 de agosto. Por los antecedentes, no creo en este aviso y mas bien pienso que fue puesto por los directores para tratar de generar un nuevo interés en las acciones. No creo, como sería dable sospechar, que se quería acumular acciones con la esperanza de hacer un buen negocio si se vendía el buque al Gobierno, algo que a estas alturas ya deben haber discutido los directores de la compañía, pues cuando en efecto se lo vendió, a los accionistas les fue difícil recuperar apenas lo invertido originalmente. En el negociado del buque no hubo lucro, sino mal cálculo en cuanto a la capacidad de inversión del comercio y el tipo de buque, pues su diseño no fue comercial, como sí lo fueron los que posteriormente recorrieron las mismas rutas.

El casco está terminado

Rocafuerte escribió a Flores el 28 de octubre de 1840 con la noticia de que "Nuestro barco de vapor está ya construido, ha salido soberbio, las máquinas están ya concluidas en Norte América, y llegarán aquí en todo Noviembre: este es un resultado brillante, y por lo mismo que esta primera construcción de vapores ha salido tan buena, el gobierno debe comprarlo para defender el río, pues no hay mejor defensa, que una batería flotante de esta clase. Ya ve Ud. cuan indispensable es tener un muelle con los vapores; lo que siento es haber

encontrado tantas dificultades para realizar tan importante empresa, que al cabo y al fin es preciso ejecutar".^{P2/137} Es necesario hacer dos aclaraciones: La primera es cuando Rocafuerte habla de "las máquinas". Uno puede tener la impresión de que se trataba de dos máquinas motrices, pero no es así. Esa referencia es a las varias máquinas que componían el conjunto, cuales son: Máquina motriz, caldera, hornillas, condensadores, ruedas y otros equipos auxiliares. Sabemos que era una sola máquina motriz por la razón de que así lo dice su capitán. La segunda aclaración es referente a la llegada de las máquinas. Es posible que en octubre los equipos estuvieran terminados, pero no llegarían en noviembre, pues recién se embarcaron en diciembre, y no llegaron a Guayaquil sino hasta mediados del año siguiente, como veremos más adelante.

Aviso en La Balanza N° 9 del 28 de noviembre de 1840: "*COMPANÍA DEL GUAYAS. La Dirección de esta Compañía convoca á todos los accionistas de la empresa del Vapor para una junta jeneral el dia 2 del mes de Diciembre á las 8 de la noche, en la casa de la Union, con el objeto de manifestar el presente estado del negocio, y de tratar sobre los medios de llevarlo á su conclusión".*"^{P2/138 y 139}

Se pide préstamo al Gobierno para concluir el buque

Con fecha 9 de diciembre de 1840 le escribe el Gobernador de Guayaquil al Ministro de Hacienda: "*Al elevar al conocim^{to} de S. E. el Presidente por el respetable órgano de US. la representacion de los S. S. Directores de la compañía de Navegacion p^r Vapor, tengo el honor de informar que las razones en que apoyan su solicitud son de conocida equidad y justicia, y q^e por tanto las reproduce la Gobon. absteniendose de añadir otras muchas por considerarlas están á la penetracion y alcance del Supremo Gobno.; en su virtud, se servirá el Poder Ejecutivo resolver lo que estime por conveniente ó someterla á la procsima Lejislatura".*"^{P2/117} Esta representación era el producto de la Junta de Accionistas del 2 de diciembre, en la cual se confirmó el fracaso de la subscripción de acciones. La representación de los directores al Gobierno pedía que se les preste dinero para concluir el buque. La resolución del Gobierno, que se comunicaría a los directores en enero de 1841, fue un rotundo no. Después de todo, la empresa era una especulación y su fracaso era asunto de los inversionistas.

Algo más sobre la confusión del nombre

Algo de interés y que nos ayuda a comprender las confusiones causadas con el nombre de la compañía lo vemos en el texto de la carta de Rocafuerte, al referirse a la "Compañía de Navegación por Vapor". El nombre contraído de la compañía era sencillo: "Compañía del Guayas", pero el Gobernador se empeñaba en complicarlo. De hecho, como verán los lectores por el número de la nota referencial, esta nota estaba catalogada con las de la Pacific Steam Navigation Company, pues a esa compañía se la solía denominar con términos parecidos a los que usó Rocafuerte en

esta carta (añadiéndosele "del Pacífico" al final). Sin embargo, en el análisis de hechos, no encajaba esa nota sino en la "Compañía del Guayas".

La máquina sale de Baltimore

En el Merchant's Exchange Reading Room del puerto de Baltimore, Maryland, Estados Unidos de Norte América, se registró el 23 de diciembre la autorización de zarpe de la barca mercante "Lark", comandada por el Sr. Watson, "para Valparaíso y al mercado". Fue consignada por el Señor Samuel Etting.^{P2/140} En las bodegas de esa barca mercante iba una carga preciosa: Varios cajones conteniendo partes de maquinaria a vapor, consignados a la Compañía del Guayas, en el puerto de Guayaquil.

En Baltimore, en el fondo documental aún no catalogado de la Maryland Historical Society, debe estar el manifiesto de carga de la barca "Lark" para ese viaje, y en él reside el secreto de las características de la máquina del vapor "Guayas". Lastimosamente, esa Institución de historia sufre de las mismas carencias presupuestarias que las nuestras y no cuenta con personal para analizar y catalogar cajones de documentos que se encuentran embodegados, gracias a Dios a buen recaudo, con los archivos históricos de la Casa de Aduanas de Baltimore. El único voluntario que les queda, de más de 80 años, no tiene las energías para analizar esa montaña de documentos... Los demás voluntarios que alguna vez tuvieron, ya son parte de la historia.



Aviso publicado en el "Commercial Daily Advertiser" de Baltimore, el viernes 25 de diciembre de 1840

Capítulo 10 – Las aduanas

El plan de arreglo de las aduanas marítimas

El Ministro de Hacienda había enviado, el 25 de diciembre de 1839, un plan que "arreglaba" (quiere decir que se reorganizaba y reglamentaba) la Aduana marítima.

Con fecha 1º de enero de 1840 el Gobernador comunica que a partir de esa fecha se lo empieza a observar.^{P2/13} Veremos en poco tiempo los resultados de este arreglo. Los arreglos incluían un remozamiento y reequipamiento del Resguardo de Aduana, fuerza especializada para controlar el contrabando en la costa de la provincia de Guayaquil, que incluía lo que ahora son las provincias de Guayas, El Oro y Los Ríos. Con conocer la conformación y el equipamiento del Resguardo tendremos una idea de cuan eficiente podía ser. Veamos la información respectiva: "*El Resguardo de Aduana de Guayaquil se compondrá de un Teniente, cuatro cabos, y venticuatro guardas de los cuales cuatro serán de a caballo. Todos deberán ser armados por parte del Gobierno, exigiéndoles fianzas para entregarlas cuando se les pida, ó se retiren del servicio. Además habrán doce bogas, y un patron para las embarcaciones. Tendrán para el servicio una falua y dos botes. La primera para hacer las visitas a los buques y demás diligencias anexas al Teniente, y los botes para las rondas y comisiones que se pueden ofrecer para el mejor servicio...*".^{P2/149} Este puñadito de guardas tenían que controlar todas las aduanas terrestres y marítimas, incluyendo el patrullaje de los ríos, el golfo de Guayaquil, la costa provincial y el estero Salado. El teniente era, para todo efecto práctico, el jefe del Resguardo y tenía un sueldo de 900 pesos al año. Con esa "fuerza" tenemos una idea de lo bien controlado que podía estar el contrabando en esta provincia. La hoja descriptiva del Resguardo es extensa y no podemos citarla completa, pero ya hemos visto la parte medular, que era su conformación y equipamiento.

La apertura del puerto de El Pailón o de San Lorenzo había causado ya la baja de los ingresos de la Aduana de Guayaquil. La oposición criticaba al Gobierno por "falta de crédito nacional", pero no reconocían que ellos eran en parte responsables por la concesión del privilegio al puerto de El Pailón. Rocafuerte logró que Irisarri publicara un extenso artículo en la edición N° 14 de La Balanza, del 4 de enero de 1840, en la que en parte dice: "... *las legislaturas, para llenar el deficit que se les presenta, ocurren al injenioso arbitrio de conceder privilejos de excepcion de derechos á nuevos puertos, para que se disminuyan las entradas por los antiguos...*".^{P2/14} El puerto de El Pailón contaba ya, sin reunir las condiciones que especificaba el respectivo decreto, con los privilegios de exención de derechos, que no eran sino un escandaloso permiso para que algunos privilegiados ingresen contrabando camuflado como comercio legal. Como vemos claramente, las preocupaciones de Rocafuerte se centraban en la Aduana de Guayaquil.

La Aduana como depósito

Uno de los problemas que tenía la Aduana de Guayaquil era que los comerciantes la usaban de depósito y no retiraban su mercadería hasta que la necesitaran. El Administrador se encontró con problemas de espacio físico en el edificio y con el hecho de que había mucho dinero en derechos no liquidados. Además, lo bultos se

estaban deteriorando y en algunos casos no era posible determinar quien era su dueño. Con eso en mente, se publicó un aviso en La Balanza N° 19 del 8 de febrero de 1840: "*Hallándose en los almacenes de esta Aduana crecido número de bultos introducidos hasta el año de 1835, sin saberse los dueños de muchos, y otros que por su estado de inutilidad no han pedido el despacho, se ha visto su Jefe accidental en la necesidad de consultar al Sr. Gobernador lo que deba hacerse con ellos; tanto para evitar el perjuicio que resulta en su mayor deterioro, que imposibilite cubrir el valor de lo que adeudan por el derecho de piso, cuanto por el de ocupar los almacenes, obligando á alquilar otros fuera de los de ella, ha acordado en Junta de Hacienda del 10 del mes anterior se invite por medio de estos avisos y la "Balanza" á los dueños de ellos para que en el término de 15 días, ocurran á pedir su despacho, ó que de no hacerlo se saquen á remate, y que los que por su mal estado no haya quien haga postura, se boten ó se quemen á presencia del escribano de hacienda, sin que les quede lugar á reclamo alguno á los interesados que no comparezcan dentro de los días señalados*".^{P2/141} El aviso está fechado 1º de febrero. Por el tenor del mismo, copia física en forma de hoja volante debe haber sido entregada a todos los comerciantes registrados.

Los derechos de importación

Siguiendo con esa preocupación, el administrador encargado, Vicente Martín, encontró dificultades para la aplicación del nuevo reglamento de Aduana que se le mandó poner en vigencia. El 20 de enero le escribía al Gobernador: "*Previniéndose por el reglamento de Aduanas mandado observar que en esta oficina se cobren todos los dros. de importacion y esportacion que causen los efectos comprendiéndose en ellos el de malecon y víveres por mar, al ponerlo en practica me encuentro con el inconveniente de que la tarifa por donde se cobra, aunque en ella se señala los valores á cada bulto, me ha asegurado el encargado de formar las planillas, que hay muchos que no quieren pagarlos por lo que se les carga fundándose en que dicha tarifa ha sufrido alteraciones, según quien ha cobrado el ramo; y por consiguiente há tenido que entrar en avenimiento de rebaja i como esto no puede suceder en el nuevo arreglo, es de necesidad fijar la que deba regir*".^{P2/20} La carta continúa con detalles de los derechos de víveres por mar, que están divididos a su vez en partes iguales para beneficio del malecón y para la municipalidad. También se requería aclaración en cuanto a los derechos de piso. Los "arreglos" hechos en la capital no habían tomado en cuenta todos los factores de la Aduana marítima para que los cambios sean completamente aplicables.

El presidente Flores requería se le envíen fondos para atender los problemas que se estaban dando en Pasto, pero el Gobernador le contestó en carta del 12 de febrero indicándole que no había podido conseguir los fondos y da como razón para ello el decaimiento en el comercio y por tanto de ingresos de Aduana que había sido causado por los privilegios del puerto del Pailón.^{P2/28}

La falta de recursos plagaba al Gobierno de entonces como lo ha plagado siempre, pues el aparato burocrático jamás se satisface, no importa cuanto dinero le ingrese. Como la Aduana de Guayaquil era la mayor fuente individual de ingresos fiscales, se presionaba constantemente al gobernador de esa provincia para que produzca más, sin tomar en cuenta que el mismo Gobierno creaba condiciones para reducir esos ingresos. Los privilegios dados al Pailón eran una causa grave de disminución de ingresos y era tal vez la más grave, pero adicionales a esas medidas tomadas al más alto nivel, se tomaron por parte de los funcionarios del Gobierno medidas de ahorro que creemos cuestionables, como la supresión del puesto de Jefe del Resguardo de Aduana (¡un ahorro de 900 pesos al año!), que subordinó a ese personal al distrito militar, ocupado normalmente con sus propios problemas. Esa fue una medida de ahorro que costó mucho más de lo que ahorró. Pero la presión para incrementar los ingresos de la Aduana no cesaba y el 14 de marzo, el Gobernador hizo publicar en la edición N° 24 de La Balanza un comunicado oficial fechado 25 de febrero que decía: "*Al Sr. Administrador de Aduana.- Con motivo de disminuirse los ingresos del tesoro en la presente estacion del invierno, se encuentran las cajas, aun sin lo mui necesario para subvenir á los precisos gastos naturales; en esta intelijencia prevengo a U., bajo la mas estricta responsabilidad, se dedique á recaudar todo lo que se adeude en esa aduana por derechos de plazo cumplido, compeliendo á los deudores, ya sea de dinero, ó de papeles, por todas las vias legales, á la satisfaccion de sus creditos (...) Lo que anuncio para que todos los deudores, según la órden anterior, comparezcan con la mayor brevedad á pagar en esta oficina, tanto los papeles como el dinero...*".¹⁴² Firmaba don Vicente Martín como administrador accidental.

Un medio legítimo para contrabandear

En esa misma edición de La Balanza, la Aduana publicó otro aviso relacionado con la reintroducción de productos que habían salido del puerto, lo que se prestaba al contrabando, pues se introducía mercadería nueva como si estuviera retornando al puerto al no haber sido vendida. El problema se hizo grave. Los contrabandistas se aprovecharon de una medida que había sido dictada para ayudar al comercio y la convirtieron en un mecanismo de evasión. El aviso es un poco largo, pero su contenido justifica su reproducción: "*Aviso al Publico. Habiendo consultado al Sr. Gobernador de la Provincia, en 7 del corriente, la necesidad de tomar alguna medida sobre los efectos, que despachados al consumo (por la Aduana) se embarcan para otros puertos de adentro y fuera de la República, y que en caso de retornar se introducen nuevamente sin gravamen de derechos, me ha ordenado se observe lo que sigue:- 'República del Ecuador.- Gobierno de la Provincia.- Guayaquil Marzo 9 de 1840. Al Sr. Administrador de Aduana.- Respecto á no haber comprobado legalmente los señores Camba é Izquieta, que los efectos de comercio que han regresado de Centro América en el bergantin Juana Garaicoa,*

son los mismos que trajeron en el citado buque, después de despachados en la Aduana, cuyo requisito de prueba exige la ley para declararlos libres de derechos; no se puede obtener este privilegio sin cumplir con la condición de la ley, en virtud de la cual se concede. Mas como en oficio de U. en que me hace presente este acontecimiento para que lo resuelva, me expone también los motivos que pueden haber tenido los interesados para no haber practicado los trámites de costumbre, dispongo que dichos interesados afianzen á satisfacción de U. los derechos que pudieran pagar por los mencionados efectos, hasta la resolución del Supremo Gobierno, á quien se elevará en consulta este particular por el próximo correo. Y por lo que respecta á la medida que U. propone, para que en lo sucesivo se eviten los fraudes que puedan cometerse en caso de igual naturaleza, apruebo la de que todo efecto de los despachados al consumo, que se embarque para otro puerto de fuera ó dentro de la República, se presente abierto en esta administración para su reconocimiento, y que pueda en ella exijirse muestras de los que se considere necesarios para su cotejo en caso de regreso, y que el que no cumpla con este requisito pierda el derecho á la gracia.- Dios guarde á U.- Vicente Rocafuerte.'

Administración de Aduana de Guayaquil, Marzo 14 de 1840". ^{P2/143}

La Aduana hizo un completo análisis y hasta intervino en el proceso la Contaduría mayor de la República en Quito, pero el hecho es que cuando habían salido mercaderías de este puerto y habían tenido que ser regresadas por invendibles, traían, de acuerdo con la ley, un certificado de la Aduana del puerto de destino; pero en el caso del "Juana Garaicoa" no había certificado alguno. La póliza de salida que le otorgó la Aduana de Guayaquil no tenía el detalle de la mercadería. Si bien el Administrador dice que en este caso no "se ofrece fundada sospecha", sí era necesaria la extensión de una póliza para ser cancelada contra presentación del registro del puerto de destino, donde no pudo desembarcar la mercadería. El problema estaba en que se podía comenzar a abusar de este sistema al embarcar cajas vacías o bienes inútiles y luego regresar con otra mercadería y declararla como para ser reintroducida. La solución a esto era la presentación de las cajas abiertas y la elaboración de inventario que iría con la póliza de salida. ^{P2/157}

La presión del Gobierno para generar rentas no cesaba y el 18 de marzo el gobernador Rocafuerte envía al Ministro de Hacienda un informe contenido dos estados detallados del movimiento de la Aduana. Veamos este informe: "*Tengo el honor de acompañar á VS. para conocimiento del Supremo Gobno. dos Estados formados p^r. el Guardia Almacenes de Aduana comprehensivos al mes de Febrero ppdo. manifestando con la ultima claridad y distinción en el uno, el total de bultos que han entrado en dhos. almacenes, el contenido de ellos, los buques que los han conducido, el nombre de los Buques, y el n° de sus Reistros; en el otro Estado se manifiesta los bultos que han salido de dhos. almacenes, en que época se introdujeron, en que buques, cual el nombre de ellos, el n° de los Reistros, cuales se han despachado p^a. el consumo, cuales p^a. embarco, el nombre de los Buques en*

que se han embarcado, dando p^r. resultado de estas operacion^{es} el total de las salidas y las existencias. Este documento es uno de los comprobantes mas seguros y eficaces p^a. demostrar el orden y arreglo que se ha introducido en la Aduana á beneficio de las reformas indicadas p^r. la Gobernación aprobadas p^r. el Supmo. Gobno".

P2/144

El nuevo edificio de la Aduana

El 15 de abril le escribía Rocafuerte a Flores: "Tiene Ud. razón de decir obras son amores y no buenas palabras, los hechos responderán victoriamente a las calumnias, que los enemigos del gobierno le están levantando diariamente. En cuanto a esta provincia las mejoras que se van haciendo son tan visibles que nadie puede negarlas... En la obra de la aduana no se ha hecho ningún gasto de los fondos comunes afectos al tesoro, solo se ha empleado el derecho de piso, y se ha cumplido con el mandato de la ley. Esta obra a más de ser muy hermosa, es muy útil, pues en las economías de los almacenes, que antes estaban alquilados en la ciudad, y en la construcción de 52 tiendas muy elegantes, se ha creado una renta de más de 6.000 pesos. Las tiendas las han costeado los tenderos, y el gobierno solo ha hecho el gasto de las paredes, y de los pisos. Para que esta obra de la aduana quede completa, es indispensable formar el muelle...". P2/43

Los derechos de puerto para su mejora

Y para dar servicio a las obras portuarias se cobraban derechos a todos los buques que entraban. Al Ministro le interesó conocer una relación de estos derechos y los pidió al Gobernador, quien le contestó con fecha 15 de abril: "Cumpliendo con lo dispuesto en su apreciable nota fha. 4 del que rige n° 112 incluyó a VS. una nota original del Admon. de Aduana con copia del Arancel de los dros. de puerto que se cobran p^r. toneladas, anclaje, limpia y valiza p^a. que se sirva instruir con ella á S. E. el Presidente de la República". P2/145 Lo que envió el Administrador encargado al Ministro por intermedio del Gobernador fue un copia de las leyes respectivas, ¡que por alguna razón no las tenían en la capital de la República, fuente de las mismas!

¿Cómo pagar menos derechos?

Pero los interesados en pagar menos derechos, no necesariamente de manera ilegítima, buscaban siempre medios para pagar menos. Veamos un interesante caso que involucró productos textiles. El Gobernador comunicaba al Ministro de Hacienda el 22 de abril: "Como en el dia hay bastante vigilancia en el resguardo, y más orden que antes en la aduana los negociantes no pueden seguir haciendo el contrabando al que están acostumbrados, y están buscando interpretaciones a las leyes, para eximirse de pagar los derechos, que se les exige por el arancel. Roca y sus sobrinos son los que más trabajan en esto, Roca dice que los nuevos arreglos de la aduana de puerto son ilegales, anticonstitucionales, opresivos, y vejatorios, y está escribiendo una acusación contra esta gobernación y el supremo poder

ejecutivo. Todos los que saben esto se están riendo de su sandez, y yo me alegraría que publicara algo sobre el particular, para contestarle y probarle, que lo que él quiere es desorden para seguir enriqueciéndose, él y su familia, a fuerza de contrabandos y de bajezas cubiertas con la apariencia de una hipócrita legalidad. El ha exitado a su sobrino y a otros negociantes a que hagan una representación sobre el derecho de liencillos, es decir, que se confundan los liencillos de la tierra, que se llaman tocuyos, con los géneros de algodón que vienen de los Estados Unidos y de Inglaterra... he consultado con el administrador de la aduana, y otros varios inteligentes y todos han conocido la injusticia de esta pretensión...".^{P2/146}

Pero a pesar de todos los inconvenientes, sí se lograban mejoras en la Aduana de Guayaquil, como lo veremos por palabras de Rocafuerte a Flores en carta del 13 de mayo: "Los resultados de la aduana desmienten las falsedades que el intrigante Roca ha estampado en su representación, el contrabando ha disminuido muchísimo, y lo que lo prueba es que a pesar de que no han venido muchos buques, hay en los almacenes de la aduana una entrada de 7.346 bultos, desde el 1º de enero de este año hasta la fecha. Este gran aumento de entradas de bultos en los almacenes públicos, prueba que ha habido pocos que han pasado por alto, y por consiguiente, que se ha logrado en parte el objeto de esas disposiciones que se propusieron disminuir el escandaloso contrabando."^{P2/45}

El señor Administrador de Aduana

Don Francisco de Paula Icaza estaba de regreso en su puesto de administrador principal de la Aduana para el 8 de agosto, en que escribió una comunicación al Gobernador. El siempre celoso funcionario estaba preocupado por la exactitud de los manifiestos que presentaban los capitanes de los buques que fondeaban en el puerto. Decía don Francisco al Sr. Gobernador: "Por el artículo 1º del Reglamento de Aduana q. se halla en observancia desde el principio del presente año, se previene q. los Capitanes de los Buques q. fondeen en este Puerto ecciban en el acto de la vicita, tres ejemplares del Manifiesto Op'. Mayor de la carga q. conduzcan en ellos; y como puede suseder q. en lugar de este presenten el Rgº. orijinal de la Aduana del puerto de su proscedencia q. es un documen^{to} mas legal y ecsacto q. dhos. manifiestos, ocurre la duda de los que deverá practicarse en este caso; por tanto lo pongo en conocimiento de V. S. pa. q. se cirva resolver lo que le paresca combeniente, y q. se observe en los de igual naturaleza q. causan en lo subsecivo".^{P2/75}

Este caballero, no debemos olvidar, era un conocido comerciante de segunda generación y para él era fácil determinar la mejor forma de controlar debidamente las aduanas. En esa época no se tenía reparos en colocar en un puesto de ese nivel de responsabilidad, pues la Aduana de Guayaquil era la primera fuente de ingreso para el Erario Nacional, a un comerciante del puerto, ya que no se dudaba de su honorabilidad, al punto de que, aún enfermo y habiendo renunciado al puesto varias

veces, el Gobierno le insistía en que se mantenga en él, pues su sólo nombre era garantía de honestidad. Por otro lado, es admirable el patriotismo de ese ciudadano, ya que cuanto dinero no habrá perdido o dejado de ganar por darle su tiempo al beneficio del Erario Público.

Este documento interesante nos hace conocer que Francisco de Paula Icaza era en 1840, como lo fue en 1829, el administrador de la Aduana de Guayaquil. Con los documentos que contamos sobre la familia Icaza se comprueba que sí se trataba de don Francisco de Paula Icaza. Según el investigador genealógico Guillermo de Rubira, don Francisco de Paula Icaza, siendo para entonces un hombre muy adinerado, se daba el tiempo para dedicarlo a las aduanas en vez de restringirlo a sus intereses personales, que incluían algunas haciendas cacaoteras. La situación moral de entonces era muy distinta a la de ahora y los hombres de bien no rehuían a los cargos públicos. El servir a la patria era un honor que enaltecía a la persona.

En carta de Rocafuerte a Flores, fechada 27 de mayo, tenemos una mención que nos ayuda a esclarecer la correcta identidad del Administrador de Aduana, pues hay historiadores que lo confunden con uno de sus hermanos y hasta con su hijo. Como hemos dicho, el administrador era don Francisco de Paula Icaza Silva, pero él tenía un hermano llamado Juan Francisco Icaza Silva y su hijo era Francisco Pablo Icaza Paredes. Sin embargo, la costumbre de la época era usar solamente el nombre de pila y el primer apellido, y algunas veces los dos nombres de pila, lo que a ojos de muchos abría la posibilidad de que sea cualquiera de los tres. Pero no es así. De primera mano descartamos al hijo, Francisco Pablo, pues éste nació en 1822 y era muy joven para ocupar ese cargo. Nos quedan los dos hermanos: Francisco de Paula y Juan Francisco. El primero era hermano mayor, así que es lógico que use su primer nombre, a más de que jamás se hizo llamar Paula o Paulo. También era lógico que el hermano menor use su primer nombre o los dos, pues de otra forma se crearía una confusión con su hermano. En la carta que nos ocupa, Rocafuerte se refiere claramente a J. Francisco Icaza, siendo este Juan Francisco, con lo que tenemos claro que el mismo Rocafuerte los diferenciaba con la inicial "J" y no tenía confusión entre los dos hermanos.^{P2/165}

Los apuros económicos por la situación de Pasto se agravaban y se perurgía al Gobernador de Guayaquil que recaude más. Para el efecto, el Gobernador se vio en necesidad de pasar una orden al Administrador de la Aduana, en los siguientes términos: "*Debiendo tener la Gobernación un conocimiento exacto de los recursos con que puede contar en las presentes circunstancias, es indispensable proceda U. á la brevedad posible y sin pérdida de momento, á exijir los pagares de todos los individuos á quienes se les hubiesen liquidado derechos en la Aduana hasta la fecha, y pasarlos á la Tesorería; practicando esta misma operación con cuantas se liquidasen en los sucesivo*".^{P2/147} Para conocimiento general, don Francisco de Icaza hizo publicar esta comunicación en La Balanza N° 51 del 19 de septiembre.

Como ahora, los representantes de otros países disfrutaban de algunos privilegios, pero en ocasiones se abusaba de ellos. En La Balanza N° 51 del 19 de septiembre se publicó, en primera página, el decreto dado por el Libertador el 6 de noviembre de 1828 referente a los equipajes y efectos del personal diplomático. El decreto era claro en cuanto a la concesión del privilegio solamente a los diplomáticos, término que no incluía a los cónsules. Además, se especificaba que si el diplomático vendía alguno de sus efectos, debía pagar los respectivos derechos.^{P2/79}

Como un gesto de preocupación vemos una comunicación fechada 16 de octubre, que envía el Administrador de la Aduana al Gobernador diciendo: "*Hay proposicion en el dia para comprar a bordo de la Barca Miceno 25 remos de buena madera al precio de uno y medio r^l. el pie, que es bastante comodo respecto del a que se han vendido otras veces; y siendo necesarios para el servicio de los botes del resguardo, lo pongo en conocimiento de US. para que si fuese de su aprobacion, se sirva permitir que se compren; y al mismo tiempo dar la orn. conveniente para que se despachen libres de dros.*".^{P2/148}

Para fines de 1840, el acumulado de deudas del comercio para con la Aduana desde 1835 a diciembre 31 de 1840 ascendía a la cantidad de 84.893 pesos 2 reales.^{P2/150}

Capítulo 11 – El puerto de El Pailón

Polémica sobre el crédito nacional y el Pailón

La Balanza entró en polémica con el periódico "El Popular", quienes habían formulado una crítica a la falta de crédito del Gobierno. El Popular apoyó la concesión de privilegios al puerto de El Pailón (que no debemos olvidar había apoyado el mismo Rocafuerte cuando aún era Presidente, pero que ahora se oponía como Gobernador de Guayaquil). Irisarri, en defensa del Gobierno y de las actuales opiniones de Rocafuerte, les contesta en la edición N° 14 del 4 de enero: "*¿Pero quién tiene la culpa de esto? No es el Gobierno sin duda, porque el Gobierno no puede llenar las arcas con el producto de la industria de los 'Populares' que nada producen (...) las legislaturas, para llenar el 'déficit' que se les presenta, ocurren al ingenioso arbitrio de conceder privilegios de excepcion de derechos á nuevos puertos, para que se disminuyan las entradas por los antiguos*".^{P2/14} La campaña contra El Pailón y otros puertos cobraría mayor ímpetu con el paso del tiempo.

La empresa del puerto de El Pailón estaba en un estado de paralización a falta del empresario promotor, el Sr. Armero. Flores y Rocafuerte intercambiaban opiniones a este respecto y la carta de Rocafuerte del 5 de febrero de 1840 es muy

informativa: "En cuanto a lo que Ud. me dice del puerto del Paylón, creo que así sucederá porque desde que falta Armero de Quito, faltó el alma de esa empresa. Sin embargo si los quiteños se empeñan en la apertura del camino la conseguirán, porque no hay mayores dificultades que vencer. Este negocio tiene dos partes, que desgraciadamente confunden en Quito, y que es preciso distinguir una de otra. La primera parte es la apertura del camino, la formación de tambos, el establecimiento del puerto de San Lorenzo, los privilegios concedidos a los empresarios de peaje, tierras. etc., etc. En esta parte todos convenimos, yo he sido el primero a formar el proyecto bajo este punto de vista, y el primero también a pagar los dividendos, y soy de opinión y lo seré siempre de que el puerto del Paylón es sumamente importante al comercio del Ecuador, exigiendo allí los mismos derechos que en los demás puertos mayores de la república, y poniéndolo en igualdad de circunstancias comerciales con el de Guayaquil. En esto todos convenimos. La segunda parte es relativa a la injusta y bárbara ley del congreso, por la que son libres de todo derecho las mercancías extranjeras o domésticas que se introduzcan por ese puerto, esta medida es injusta porque concede a un punto privilegios, que no se conceden a otros, porque desnivela el comercio, y arruina las rentas del estado, y no puede ser apoyado por ningún patriota que tenga sentido común y conocimientos prácticos de comercio y de hacienda. ¿Qué tiene que ver la excención de derechos en el puerto del Paylón con las ventajas que deben reportarse de la apertura del camino, y establecimiento de un nuevo puerto mayor tan cerca de Ibarra? Sepárese la primera de la segunda parte, ábrase el camino, establezcase el puerto, páguense los mismos derechos que en Guayaquil, que haya justicia para todos, y no privilegios ruinosos al erario para nadie, y verá Ud. que pronto se terminará esta cuestión con utilidad de la hacienda pública, y satisfacción de todos".^{22/26} Este es el típico caso de la desviación de un proyecto pensado para el bien público hacia el bien particular de unos cuantos especuladores. Para cuando Rocafuerte escribió esta carta ya estaba claro que el proyecto no estaba marchando de acuerdo a su objeto y era obvio que para lo que servía el privilegio era para el contrabando y el lucro de unos muy contados individuos que deben haber sido muy fáciles de identificar (y no nos referimos solamente a los comerciantes que se aprovecharon de la circunstancia), pero que nadie, ni el impetuoso Rocafuerte quiso siquiera mencionar. Mucha riqueza se debe haber generado durante el tiempo que permaneció habilitado este puerto de contrabando, pero de ella el erario no vio ni un centavo.

Las condiciones del privilegio

En los antecedentes del período no vimos el tenor de las condiciones bajo las cuales se otorgó ese privilegio, pero en esta carta del 12 de febrero al Presidente, Rocafuerte lo explica muy bien. Vamos a citar la parte pertinente por cuanto es necesario conocer ese antecedente. A pedido del Presidente, Rocafuerte trataba de conseguir dinero de los comerciantes de Guayaquil, pero "... todos me salen con el

cuento del Paylón que está arruinando este comercio y poniéndolos en estado de bancarrota..." Continúa: "... los fondos que circulaban antes en esta plaza, y estaban empleados en la usura del 3 por ciento al mes, han tomado otro giro y hoy toman el curso de Valparaíso y Centro América, mas como los retornos vienen al Paylón, defraudan esta aduana de los derechos que debían pagar. Dos meses ha que salió de aquí para Centro América el bergantín Daule de Andrade, ha traído un buen cargamento de añiles y ropas, y lo ha llevado en derechura al Paylón, rindiendo su viaje en lastre en este puerto. Como Andrade y Cucalón están muy unidos en el negocio de contrabandos, sospecho que esos efectos que han pretendido introducir por el Paylón para el consumo del interior; vendrán por Manabí a Guayaquil sin pagar derecho alguno. Mateus, Isquieta, y otros seguirán el buen ejemplo que les ha dado Cucalón, de venir de Centro América a Manta, desembuchando allí el cargamento a poca costa, y volviendo en lastre a esta bahía. Ignacito Pareja, Avellán y algunos mercachifles que han ido a Valparaíso, regresarán al Ecuador, y llevarán sus efectos al Paylón, y el buque en que vengan nada producirá a esta aduana. Aquí tiene Ud. que entre Manta y el Paylón se evaporan ya las rentas de la aduana, y no sabremos como existir aquí dentro de tres meses. La reducción de Manta a puerto menor se hace indispensable, ya que no se puede establecer una aduana en el Paylón".^{P2/28}

Esta carta hace un exacto resumen de lo que estaba ocurriendo. Los comerciantes se aprovechaban de una ventana que les dio el mismo Gobierno para no pagar derechos, pero nadie menciona las facilidades dadas en ese puerto para el trasbordo y la legalización de la mercadería. No decimos desembarque de mercadería porque no había facilidad alguna para desembarcar, pero sí se trasbordaba a buques menores y se legalizaba la carga al haber "ingresado" al país por el puerto del Pailón. Es allí donde estaba el grueso del dinero y la corrupción.

En diciembre de 1839 ya había presentado Rocafuerte al poder ejecutivo una carta haciendo ver los inconvenientes que traería a corto plazo el privilegio de exención de derechos del Pailón, pero como no había habido una reacción, escribió nuevamente el 19 de febrero con el siguiente tenor: "*En mi comunicación de 11 de Dicbre del año ppdo. marcada con el n° 505 tube el honor de hacer presente á S.E. el Poder Ejecutivo p^r. el respetable organo de VS. los funestos resultados que preparaba á la Hacienda Publica el Puerto libre del Pailon anulando los principales ramos de la Rep^{ca} cuales son los derechos de la Aduana de este Puerto, y el de sales, proponiendo al mismo tpo. las medidas que en mi concepto crei adoptables p^a. contener de algun modo estos males; mas como hta. la fha. no he merecido contestacion alguna sobre el particular me tomo la libertad de recordar al Gobno. se digne providenciar en un asunto tan interesante á las Rentas publicas, pues la demora orijinará atrasos incalculables en las precitadas rentas; y en comprobante de este acerto pongo en conocimiento del Supremo Gobno. que hoy dia de la fha. se ha hecho a la vela el Bergantín Daule de la propiedad del Sr.*

Miguel Andrade con destino á Paita, y despues de su salida, se me ha asegurado por personas fidedignas que dicho buque no lleva otro objeto que cargar sales en el expresado Puerto y conducirlas al Pailon en donde se haya el referido Andrade para recibirlas é introducirlas al interior. Esta Gobon. en virtud de su deber si hubiese tenido noticia de esta ocurrencia antes de la Salida del Buque la hubiera impedido hta. que no se hubiese prestado una fianza que asegurase y respondiese en caso de que el citado Buque introdujese sales al Pailon, más como no ha podido verificar, ha creido conveniente mandar por lo pronto un guarda de conocida honradez al mencionado Puerto para que estacionado alli trate de impedir estas introducciones al menos inspecciones, las que se hagan dando cuanta de ellas al Gobno. para que tome las providencias que concidere oportunas; y con el mismo objeto eleva al Supremo Gobno. este acontecimiento, recomendandole que las medidas que tubiese á bien dictar tanto p^a. el presente caso, cuanto p^a. lo sucesivo sean las mas enerjicas y prontas, p^s. asi lo ecsije en mi concepto el interes Nacional".^{p2/152}

Se intercambiaron cartas entre Rocafuerte y Flores referentes al puerto de El Pailón y una de las claves era el camino al interior, sin el cual el puerto no tenía objeto. El encargado de la obra en ausencia del promotor, daba excusas para justificar la inacción en ese aspecto. En contestación del 26 de febrero le dice Rocafuerte: "En cuanto al camino del Paylón, no veo dificultad alguna en que lo concluyan, si hay algún hombre de energica voluntad; todo lo que dice Gutierrez en su carta, solo prueba, que él no es hombre de empuje, y que necesitaba de la fuerza motriz de J. D. Armero para hacerlo caminar... Hoy sale para el Callao la goleta Carolina de Miquelos, van de pasajeros Mora, Jaramillo, Rodriguez, y dos de Varvacoas, ellos han fletado ya la misma goleta Carolina, para traerlos en derechura del Callao al Paylón, y que Gutierrez confiesa que no está abierto, el gobierno podría aprovecharse de esta misma declaracion de Gutierrez, para mandarlo cerrar, hasta que esté terminado; porque la concesión de la ley y todos sus considerandos se dirigen a la apertura del camino, y a su feliz término, no existiendo el camino, no existe el privilegio legal de exempcion de derechos a la introducción de efectos, por una vía que supone la ley, y que en realidad no existe. En mil apuros nos vamos a ver en este verano, y repito a Ud. que en este verano no sé cómo podremos cubrir los gastos de la lista civil y militar".^{p2/153}

Efectos del privilegio

La decadencia que sufrían los comerciantes de Guayaquil por la baja de sus operaciones debido a la apertura de los puertos de Manta y de San Lorenzo (El Pailón), llevó a algunos a aplicar, o al menos intentarlo, métodos que hoy llamaríamos "contrabando científico" en la Aduana de Guayaquil. Llegaron estos esfuerzos al punto que el Administrador de Aduana tuvo que elevar consultas al Ministerio para dilucidar los líos que se armaban a la hora del aforo de las

mercaderías. A este respecto el gobernador Rocafuerte escribió al Ministro de Hacienda con fecha 4 de marzo de 1840: "Tengo el honor de acompañar á US. p^a. conocimiento de S.E. el Presidente y consiguientes efectos copia de la nota pasada á esta Gobon. p^r. el Admon de Aduana de este Puerto relativa á consultar si deben considerarse p^a. el aforo y liquidacion de dros. los tejidos de algodón de colores como liencillos blancos; y la contestacion q^e. ha merecido la nota citada. Por el oficio del Admon. se impondrá el Poder Ejecutivo del trastorno y decadencia en que se encuentra el comercio de esa Plasa cuyo motivo impele á los negociantes á inventar, ó estudiar medios p^a. dilatar la ruina que se les espera orijinada unicamente del poco consumo de esta prova., p^r. las frecuentes importaciones á los Puertos de Sn. Lorenzo y Manta, y p^r. el mucho zelo del Resguardo en esta Provincia que les dificulta hacer el contrabando que se ha disminuido en gran parte y que hara demasiado á los Empleados de ella. Por consiguiente no siendoles facil hacer el contrabando, y habiendo introduccion libre de dros. por el Pto. del Paylon, y del mismo modo por el de Manta pues puede considerarse al respecto á que las mas introducciones que se hacen p^r. el son clandestinas é inevitables p^r. lo estenso, y desamparado de sus costas y p^r. otras razones que he puesto en conocimiento del Gobno., en notas anteriores, es indudable se arruine el Comercio de esta Prov^a. y de consiguiente el Tesoro Nacional. En tanto el aliciente que presta á los Comerciantes las especulaciones por Manta y San Lorenzo, que muchos de ellos i segün se ha impuesto a esta Gobon., tratan de ir á avecindarse y establecerse con sus familias en la Provincia de Manavi, sin otro objeto que estar mas inmediatos al Pailon para por este y p^r. el de Manta hacer sus negociaciones que conduzcan de Valparaíso ú otros Puntos. A mas de esto tambien se ha asegurado á esta Gobon. que por la prov^a. de Manavi se hacen introduccions. de esclavos, y como este tráfico está prohibido p^r. las leyes, pongo en conocimiento del Gobno. sin manifestarle los grandes inconvenientes y atrasos que en la sociedad se orijinan de él, p^r. estar el Ejecutivo demasiado impuesto de ellos".^{p2/154}

Intentos de control del contrabando

Era obvio que un mayor control en el puerto de El Pailón se hacía necesario, con el fin de saber exactamente qué estaba pasando allí y el tema era tratado frecuentemente en la correspondencia entre el Presidente y el Gobernador de Guayaquil. El 4 de marzo le escribe Rocafuerte: "El lunes 2 del corriente salió de aquí para el Paylón el bote grande de la **Colombia** dirigido por Doyle, y llevando a Claudio Díaz, y guardas del resguardo, con el objeto de sorprender el contrabando de sales, que Andrade pretende introducir por ese punto en su bergantín **Daule**, como se lo tengo a Ud. anunciado. Es probable que se logre el tiro, y que caigan en decomiso el buque, y todo lo que lleva a bordo. Ayer Roca supo esta ocurrencia, y como él tiene parte en estas maniobras, se enfureció, dijo tempestades contra Ud., contra mi tiranía, juró de acusarme de infringir las leyes, invadiendo el territorio de una provincia, en la que no tengo jurisdicción, en fin

repitió mil sandeces de esta clase, de las que se rieron los mismos que se las oyeron, y después me las repitieron. De oficio doy parte al ministerio de la salida del bote grande del resguardo para el Paylón (lo que quiere decir que el bote grande de la ex-fragata "Colombia" se lo había convertido en bote del Resguardo. Este era un bote con capacidad para unas 25 personas y con mástil colapsable así como remos, lo que permitía una navegación relativamente segura en la costa), *y de su objeto de impedir por ese punto el contrabando de sales extranjeras; y también para que el señor ministro ponga esta ocurrencia en comunicación del señor gobernador de Ibarra. Portez está haciendo mil estafas en el Paylón, según me han referido, y sería muy útil que Ud. mandase a un oficial de confianza con 4 soldados, para vigilar sobre el buen orden de ese puerto, e impedir el contrabando de sales, dando parte al supremo gobierno de todo lo que fuere ocurriendo".^{P2/155}*

El bote del Resguardo de Aduana había salido de acuerdo a lo ordenado por el Gobernador, pero se encontró con mal tiempo y se vio obligado a regresar. En carta del 11 de marzo el Gobernador pone al Presidente al tanto de la situación y le comunica lo actuado para cumplir con el propósito: "*En la semana pasada salió el bote de rentas para el Paylón, y tuvo que regresar por el mal tiempo; fletamos inmediatamente un barquito paiteño, para esa expedición, que si surte efecto, producirá la ventaja de contener el contrabando. Cucalon está aquí, ha venido a combinar sus planes con Roca, Isquieta, y Cia. Cucalon regresa pronto a Manabí, Isquieta va a Lima en el bergantín **Garaicoa**, del Callao irá a hacer una visita al Paylón en donde le espera su buen amigo Andrade. Como este Puerto del Paylón, con esa indiscreta franquicia de derechos, arruina las rentas de la aduana y con ellas arrastra la ruina del tesoro, Irisarri se propone tratar este asunto en La Balanza, y criticar la decisión del consejo de gobierno sobre esta materia, lo que prevengo a Ud. para su conocimiento".^{P2/156}*

Se reglamenta el privilegio

Como la insistencia del gobernador Rocafuerte sobre el tema era continua, el Gobierno resolvió regular el tráfico por el puerto del Pailón, pero no cerrarlo. El 14 de marzo el Ministro de Hacienda envía una circular a los gobernadores: "*Acompaña a Vuestra Señoría una copia del decreto que se ha servido expedir Su exelencia el Presidente en 11 del corriente a consecuencia de la Ley de 16 de Marzo del año próximo pasado (1839) que declara habilitado el Puerto de San Lorenzo y Vuestra Señoría se servirá hacerlo publicar y circular en la provincia de su mando".^{P2/158}*

Rocafuerte da la siguiente contestación a la circular: "*Adjunto en el oficio de US. número 117 he recibido en copia el Dto. espedido por el Supremo Poder Ejecutivo en consecuencia de la ley de 16 de Marzo del año ppdo., que declara habilitado el Puerto de San Lorenzo; el que dispondré se publique y circule á las Autoridades que corresponde en la provincia de mi mando para su cumplimiento".^{P2/159}*

El decreto fue publicado en La Balanza N° 30 del 25 de abril de 1840, tomado de la *Gaceta del Ecuador* y se lo podrá leer en su totalidad consultando las fuentes de este Volumen.^{P2/160 a y b} A continuación haremos una síntesis y un análisis del mismo para conocimiento del lector:

Se establece como considerandos los siguientes: Que la experiencia ha demostrado la necesidad de reglamentar la ley de habilitación del puerto de El Pailón para que se la cumpla; se aclara que la exención del pago de derechos no incluye a los productos estancados como la sal y que los artículos prohibidos lo están también en ese puerto; se enfatiza que la exención de derechos se refiere a los de importación, pero no incluye los de puerto, como el de toneladas, anclaje, etc., etc.

Este decreto obviamente tenía el propósito de tranquilizar a Rocafuerte al referirse a los productos estancados y a los derechos de puerto, pues si se pagan esos derechos entonces, en teoría, ese puerto estaría en las mismas condiciones que el de Guayaquil. También se estableció un Resguardo de Aduana y una capitanía de puerto, las cuales estaban reglamentadas en el mismo decreto. Se le asignó como embarcación el bote "*que actualmente existe en el puerto*" y se dio a la Gobernación de Imbabura el deber de "*proporcionar las canoas que fuesen necesarias*".

Sin embargo, el decreto no atendía el problema más crítico y el eje de la maraña del contrabando que se hacía por ese puerto, cual era la falta del camino que debía conducir desde el puerto hasta Ibarra. Por supuesto, al no atender el meollo del problema, de poco sirvió el decreto. La mayor parte de lo que llegaba al Pailón era reembarcado hacia los demás puertos de la República y una pequeña parte era llevada por las pocas trochas existentes hacia el interior.

Curiosamente, el Ministro de Guerra y Marina no recibió copia del decreto hasta el 7 de mayo, fecha en que indica haberlo recibido.^{P2/161}

En Portoviejo, el Gobernador de Manabí, Juan Antonio Menéndez, recibió su copia del decreto el 9 de mayo e informó que se "*ha berificado transmitiendolo á quienes corresponde*".^{P2/162}

Es nombrado el 1º Capitán del Puerto de San Lorenzo o El Pailón

El nuevo decreto del puerto de El Pailón requería el nombramiento de un capitán de puerto. A los dos días de recibido el decreto, el Ministro de Guerra y Marina le daba cumplimiento según vemos en carta fechada 9 de mayo: "*Disponiendo el art. 5º del decreto de 11 del mes ppdo. que un Jefe ú oficial retirado de la armada, sea nombrado Capitan del puerto de San Lorenzo, S.E. el Presidente, atendiendo á que el Capitan de Fragata graduado Juan M^a. Doyle, reune todas las cualidades que el mencionado decreto requiere, ha tenido á bien nombrarlo, como en efecto lo nombra Capitan del enunciado puerto de San Lorenzo, con los mismos goces que el referido decreto señala á este destino*".^{P2/163}

Con fecha 14 de mayo el Ministro de Hacienda comunica este nombramiento al Gobernador de Guayaquil.^{P2/164}

Pero nada de esto convencía al Gobernador y a las autoridades de la provincia de Guayaquil, que vivían una realidad muy distinta a la que se formaban en la capital en base a los informes de varias fuentes. Decía Rocafuerte a Flores el 27 de mayo: "*A pesar del perjuicio, que hace al comercio del Ecuador la indiscreta exención de derechos concedida al Paylón, del contrabando que se introduce por Manabí, y de la penuria en que nos ha puesto la paralización del comercio, podré enviar a Quito un contingente mensual de mil pesos...*".^{P2/165}

Rocafuerte no descansaba en su campaña contra lo que representaba al momento el puerto de El Pailón y le insiste a Flores en carta del 15 de julio: "*La descabellada ley del último congreso relativa al puerto del Paylón declarándolo libre de todo derecho de importación, ha desnivelado el comercio del Ecuador, el erario ha perdido mucho y los negociantes más, porque ha paralizado el giro, hay muchos efectos y pocos compradores, nada se hace ni se lucra ni aquí, ni en Quito, ni en ninguna parte, y solo se oye el grito de pobreza y de miseria*".^{P2/66}

En julio de 1840 el Presidente seguía tratando de salvar la situación del contrabando en el Pailón, pero las autoridades civiles del cantón se encontraban sin fuerza para hacerse respetar. Para el efecto había ordenado al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil que se enviara personal de milicias de su mando y este había dispuesto de inmediato que parta un contingente de las de Manabí. Sin embargo el gobernador de Manabí, Juan Antonio Menéndez, no había dado cumplimiento inmediato a la disposición y escribe al respecto al Ministro de Hacienda: "*Por la respetable comunicación de VS. datada en 15 del mes ppº n° 53 en que se sirve transcribir la del Sor. Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, queda instruida esta Gobon. delo qº. ha dispuesto el Supºmo. Gobno., sobre qº. la Comandºa. Jeneral del Distrito de Guayaquil ordene lo nesesario pº. qº. un destacamento delas Milicias de esta Provº. compuesto de doce hombres al mando de un oficial sea trasportado al Puerto del Canton de Esmeraldas en la Goleta de Guerra Dilijencia alas ordenes del Sor. Comandante Franco Viver, a fin de que la autoridad Civil de ese lugar pueda tener quien le auxilie: á todo lo qº. le dará su ecsacto y debido cumplimienº. en la parte qº. me compete, aunque desgraciadamenº. carece esta Milicia de la necesaria disciplina, pues actualmente se halla jirando y no sabe el ejercisio ni manejo de armas*".^{P2/166}

Ante esta comunicación muy franca, se paralizó la orden y el 23 de septiembre le escribía el Gobernador de Manabí al Ministro de Hacienda haciéndole conocer que había recibido la revocatoria: "*Por la respetable comunicación de US. de 26 de Agosto ppº. n° 67 en qº. se sirve redactarme la del Sor. Ministro de Guerra y Marina transmitida al Sor. Gobor. de la Provº. de Guayaquil: quedo instruido de*

lo dispuesto p^r. S. E. el Presid^e. sobre q^e. se suspenda hta. nueba orden la marcha de los doce hombres Milicianos al Canton de Esmeraldas q^e. se ordenaron ala Comandancia Gral. del Distrito p^r. nota de 13 del pasado n° 131".^{P2/167}

A pesar de las evidencias irrefutables del daño que estaba haciendo a todo el país el ilógico privilegio de contrabando que se le había concedido a la compañía explotadora de la concesión para el puerto de San Lorenzo, el Gobierno insistía en mantenerlo. Rocafuerte no perdía oportunidad para atacar la franquicia y lo hizo con mayor empeño en actos políticos. La Balanza, en suplemento al N° 6 de 7 de noviembre de 1840, publica el discurso del Gobernador a los Electores en el acto de instalación de la Asamblea Electoral: "*De todos los Congresos que hemos tenido, ninguno se ha excedido tanto como el de 1837 en prodigalidades, favores, creacion de empleos inútiles, trastornos judiciales, leyes fiscales arrancadas por el egoismo, y concesiones indiscretas, como la entera franquicia de derechos en el puerto de San Lorenzo...*".^{P2/89} Rocafuerte, sin embargo, al decir esto se olvidaba que él había sido uno de los principales promotores de El Pailón y, siendo Presidente, tuvo la facultad de asegurarse que no sucediera lo que ocurrió. Aquí don Vicente nos demuestra que tenía memoria de político cuando le convenía.

Capítulo 12 – El puerto mayor de Manabí

Como vimos en los antecedentes, el puerto de Jaramijó fue declarado puerto mayor de Manabí el 7 de junio de 1837, mediante decreto legislativo. Sin embargo, al poco tiempo se cambió a Manta, de manera extraoficial, como puerto mayor, pues el tráfico comercial de este último era de más volumen, y se relegó a Jaramijó a puerto menor.

El puerto de Manta sirve para contrabandear

Con fecha 8 de enero de 1840 Rocafuerte escribió una larga carta al presidente Flores tocando varios puntos, siendo el segundo el del puerto de Manta y su uso para contrabando. La carta al Presidente era a título personal y por tanto contenía términos y aseveraciones sin pruebas, que no se podían usar en comunicaciones oficiales. Veamos lo que dice: "*El insigne Cucalon, que tiene la reputación de ser el mayor de los contrabandistas, acaba de encontrar un nuevo método de hacer el contrabando y de arruinar las rentas de esta aduana. Salió de aquí para Centro América, tocó en Manta, dejó todo preparado y confabulado con los del resguardo, y aduana, y siguió después su viaje a Centro América, allí compró su cargamento y en derechura volvió á Manta en donde había dejado todo listo para sus tramoyas, allí desembarcó 60 fardos de género, que hubieran causado de 6 á 8.000 pesos de derechos en esta aduana, mas como es tan fácil hacer el*

contrabando en ese puerto, tanto por la corrupción de los empleados, como por la facilidad de hacerlo, resulta que Cucalon por ese punto gastará a los sumo 2.000 pesos en desembarque y cohecho a los guardas, quedandole una ganancia de 5 a 6.000 pesos, que es una verdadera pérdida para el erario. Una vez introducidos en Manabí esos efectos, vendrán por mar a Guayaquil libres de todo derecho (...) Andrade (...) hará lo mismo... Si estos dos ensayos corresponden a la expectativa pública, como saldrán y ha salido ya el que acaba de hacer Cucalon, no hay que contar ya con los productos de esta aduana, queda enteramente arruinada con Manta y el Paylón. Ud. se acordará el gran interés que tomaron Roca y Cucalon (presumiblemente Vicente Ramón Roca y José María Cucalón, entonces firmes opositores del Gobierno de Flores y por tanto enemigos también de Rocafuerte) en el congreso de 37 porque se declarase puerto mayor el de Manta o bien el de Jaramijó, desde entonces calcularon ellos las picardías, que podían hacerse y que acaban de ejecutar (...) y aquí tiene Ud. dos legisladores Roca y Cucalon, que hicieron leyes para robar legalmente la nación (...) Los males que nos puede causar el puerto de Manta pueden remediararse, volviéndolo puerto menor como estaba antes, y cerrándolo en virtud del artículo 13 de la ley de 28 de febrero de 1837 que dice: 'Si pasados seis meses de la apertura de este puerto, el Poder Ejecutivo recibiese informes positivos de ser inútil o perjudicial a las rentas, lo mandará cerrar dejándolo reducido a puerto menor, y dará cuenta a la próxima legislatura de los inconvenientes que se hubiesen experimentado...' Por el correo yo envío al gobierno un informe refiriendo lo que ha sucedido con Cucalon, y exponiendo los graves perjuicios, que resultan a las rentas de la nación de conservar al puerto de Manta el privilegio de puerto mayor".^{P2/15}

Rocafuerte reforzó la carta personal al Presidente con una comunicación oficial al Ministro de Hacienda, en los siguientes términos:

"En virtud del deber en que me encuentro de propender en cuanto esté de mi parte al progreso de las rentas del Estado y proponer al Gobierno las mejoras de que estas sean susceptibles (...) tengo el honor de informar al Supremo Gobierno (...) que el Puerto Mayor de la Provincia de Manabí no solo es inútil sino perjudicial á las rentas Públicas, pues estando este en una costa demasiado estensa y abierta, y distante de la población, es muy fácil hacerse el contrabando, y después introducirlo con la mayor comodidad á esta provincia, de lo que resulta que al paso que los vecinos de aquella, no reportan beneficio alguno, las rentas fiscales disminuyen en gran parte con no percibir derechos en esa ni esta aduana (...) los estados de ingresos de la Aduana de Manabí que nada han aumentado desde que se les concedió el privilegio de Puerto Mayor (...) me impelen á solicitar del Supremo Gobno. que en virtud de la facultad que le concede el art. 13 de la Ley de 8 de Marzo de 837 disponga se cierre el Puerto Mayor de la Provincia de Manabí por ser inútil y perjudicial, y quede reducido á Puerto menor".^{P2/16}

Si el patrullaje de la costa de Manabí era un factor de importancia, ¿por qué pasaba la goleta "Diligencia" anclada en el río? ¿Y por qué se había rematado como inútil,

en la ridícula suma de un mil pesos, la goleta "Gracia del Guayas" que poco tiempo después de vendida saldría al mar como mercante, en vez de arreglarla y ponerla a patrullar? La falta de presupuesto es una de las excusas que se esgrimen, pero no es válida cuando el Presidente nos demuestra que sí había dinero cuando él emprendía en aventuras bélicas, como la de Pasto. A más de eso, el incremento en ingresos aduaneros resultantes de un mejor control, compensarían los gastos.

La confusión que causaba la existencia de varios puertos mayores sin contar con leyes y medios adecuados para ejercer el control necesario queda demostrado en el caso de la goleta nacional "Carmen", como lo veremos a continuación en el caso de los derechos de puerto. El 29 de enero de 1840 le escribe el Gobernador de Guayaquil al Ministro de Hacienda: "*Sin embargo de que la representacion del Sr. Mariano Martínes dirijida á la Gobernación solicitando se ecsima á la Goleta Nacional Carmen de pagar en esta Aduana los derechos de anclaje, toneladas, patentes, puerto, etc. respecto á haberlos pagado en el Puerto de Manta á donde tocó primero á desembarcar alguna carga; ha parecido demaciada justa á la Gobernacion por no ser regular que un buque pague dos veces estos derechos en un mismo viaje por haber tocado en dos puertos de la República; no he podido resolver sobre el particular, por no creerme autorizado para ello; y en su virtud la elevo al conocimiento del Supremo Gobierno (...) para que en su mente determine lo que juzgue más acertado; y con esta nueva ocurrencia se persuada lo útil y necesario que es cerrar el puerto Mayor en Manabí; pues á mas de los fundamentos que aduje sobre la materia en mi nota de 8 del corriente n° 12, y que reproduzco en la presente, se aumenta la que da lugar al reclamo indicado de suerte que siendo mas natural y útil a los comerciantes desembarcar primero en Manabí por las ventajas que les resultan de hacer el Contrabando tiene que pagar el buque que toca allí los derechos de puerto, o tal vez no lo verifica, y de uno, u otro modo se elude de satisfacerlos en esta aduana, con menoscabo de las rentas públicas*".^{P2/168}

El 12 de febrero Rocafuerte se da por enterado de que el Gobierno concedió la exención del pago de derechos solicitada por el armador de la goleta "Carmen".

P2/151

Este caso y el del bergantín "Daule" que fue al Pailón le sirvieron a Rocafuerte para decirle al Presidente, en carta del 12 de febrero, que: "*Aquí tiene Ud. que entre Manta y el Paylón se evaporan ya las rentas de la aduana, y no sabremos como existir aquí dentro de tres meses. La reducción de Manta a puerto menor se hace indispensable, ya que no se puede establecer una aduana en el Paylón*".^{P2/28}

Escasés de rentas teniendo puerto mayor

Uno de los argumentos más poderosos que tuvo Rocafuerte en su campaña para cerrar el puerto de Manta fue uno que no podía ser negado ni contestado, pues las

cifras de la Tesorería eran claras. En oficio del 18 de marzo al Ministro de Hacienda le dice: "El Sr Juez Consular (de comercio) me ha dirigido la adjunta nota p^a. que la eleve al Supremo Gobno., y al verificarlo como lo hago p^r. el respetable organo de VS. tengo el honor de recomendar á VS. fije su atención en el contenido de la nota del Sor. Gobor. de Manaví que en ella se transcribe, y p^r. la que se manifiesta que la estrema penuria de las rentas de aquella Provincia habian obligado á la Gobon. á echar mano de los dros. del Consulado. Esta escases de rentas en una Provincia que tiene Puerto Mayor en donde llegan buques con frecuencia y cuyos gastos son tan reducidos i de donde puede provenir el contrabando que con tanta facilidad se hace por esas costas, según lo tengo manifestado en comunicaciones anteriores dando p^r. resultado el ningun provecho que saca ella de su puerto Mayor y el mucho perjuicio que ocasiona á la Aduana de esta Prov^a. según tambien lo tengo demostrado al Gobno. antes de ahora". ^{P2/169}

Contrabando al galope

La realidad del contrabando galopante, especialmente en las costas de Manabí, era patente y conocida por las autoridades, como lo vemos en carta de Rocafuerte a Flores escrita el 18 de marzo: "(El capitán Adams) acaba de decirme que de Lima o más bien del Callao han llevado a Manabí 200 barriles de harina, tambien me consta que el contrabando de paja es tan grande, que ese articulo se vende más barato en Payta y Piura, que en Xipijapa y que están fabricando sombreros que perjudican a nuestra industria". ^{P2/35} Este problema era realmente grave para la economía de Manabí y se lo conoció, trató y discutió todo el período de esta historia, pero jamás se le dio una solución efectiva.

Como en la capital realmente no sabían qué es lo que estaba pasando en las aduanas y los efectos que la situación de Manabí y el Pailón estaban teniendo, pidieron a los gobernadores un estado general de la Aduana. El gobernador Menéndez, de Manabí, dio la orden respectiva e informó al Ministro de Hacienda: "Tan luego que recibi la estimable Circular de VS. de 27 de Marzo pp^o. n° 27 he pedido ala Admon. de Aduana y Rentas Internas, un Estado gral. comprensivo de los tres meses corridos desde 1º de Octubre del año de '38 á Diciembre del mismo, y desde 1º de Enero de '39 á 31 de Diciembre. igualm^e. q. un cuadro gral. de los productos de cada uno de los Ramos que han corrido á su cargo en los precitados periodos: otro de las introducciones y exportaciones de los efectos marítimos y una relacion de los bultos introducidos con expresion de sus valores Capitales y de los dros. Causales: Como tambien otra relacion de los Capitales esportados en frutos y producciones del País y de los dros. q. han pagado; y asi que pase estas noticias las elevare inmediatam^e. al Despacho de VS. p^a. q. pueda informar ala procsima Legislatura sobre el estado de las Rentas Nacionales de esta Prov^a". ^{P2/170}

El Gobernador de Manabí trataba de enfrentar (así lo decía) el contrabando en su provincia y no cejaba en su esfuerzo. Con fecha 23 de abril escribe al Ministro de Hacienda pidiéndole el aumento de un guarda para llenar el cupo asignado por ley: "Aun antes de recibir la apreciable nota de VS. de 25 de Marzo pp^{do}. n° 26, la Gobernacion de mi cargo ha dictado cuantas providencias han estado a su alcance p^a. cortar de raiz el Contrabando de Paja Toquilla y la introduccion clandestina de efectos extranjeros. Actualm^e los Juzgados se ocupan en varias Causas de esta naturaleza y se observa alg^a. demora p^r. q. en esta Prov^a. no hay Abogados con quienes Consultarse y tienen que ocurrir ala de Guayaquil ú á otras de la Repub^a. como requisito indispensable q. ecsije la Ley p^a. el decomiso y aplicacion de la pena al Contrabentor. El Resguardo se contrae con zelo y constancia á cumplir con estos sagrados deberes; pero ello no es bastante p^r. lo q. la Admon. de Aduana cré de nesecidad el aumento de un Guarda p^a. llenar el n° q. señala el Decreto de 1° de Julio de 1837 lo q. VS. se servirá poner en conocimiento de S. E. el Poder Ejecutivo p^a. q. resuelva lo q. sea de su sup^{or}. agrado". ^{P2/171}

El Ministro consultó al Contador Mayor de la República, quien no tomó en cuenta que el Gobernador de Manabí estaba diciendo que había una plaza vacante en el cupo de su resguardo y sugirió la posibilidad de trasladar un guarda del Resguardo de Loja con su partida. El Ministro de Hacienda le contesta al Gobernador con fecha 1° de junio: "... el Gobierno no conviene en el aumento del guarda q. se solicita, p^r. no considerarlo en el circulo de sus atribuciones". ^{P2/171}

La experiencia vivida por el Gobernador de Manabí y el peligro que veía claramente de que le cierren su puerto mayor por el descontrol del contrabando, lo llevó a elaborar un proyecto de decreto que, según su experimentado criterio, ayudaría a controlar el contrabando de la paja toquilla. El Gobernador envió el proyecto, de 8 artículos, con oficio n° 35 del 9 de mayo: "Combenida esta Gobernacion de que si no se dictan providencias enerjicas y vigorosas p^a. cortar de raiz el Contrabando de la Paja Toquilla, tocará esta Prov^a. en la ultima miseria, ha benido en formar el proyecto de Decreto que tiene el honor de acompañar á US. con el objeto de que se sirva someterlo al conocimiento de S. E. el Presidente p^a. q. obteniendo la superior aprovacion, hacerlo promulgar y cumplir estrictamente. No encuentra la Gobon. otras medidas mas adecuadas pa. esterminar el Comercio clandestino de este ramo industrial, tan recomendado en las Leyes y Circulares del Sup^{mo}. Poder Ejecutivo p^r. la probabilidad que su estraccion perjudica sobre manera ala Repu^{ba}. y particularm^e. á Manabí q. sufre la perdida anual, calculada en cuarenta mil pesos en la manufactura de zombreros q. aprovecharian sus habitantes si quedase la toquilla p^a. su consumo interior, y no la importasen los Comerciantes a los Pueblos del Etranjero fraudulentam^e. que con ella adelanta las fabricas y tiene una positiva utilidad con ruina de las del Ecuador". ^{P2/172} En efecto, el gobernador Juan Antonio Menéndez acompañó un proyecto muy bueno y acorde con la realidad de su provincia. ^{P2/172} Algo muy

interesante es que concedía lo que ahora llamaríamos "acción pública", que le permitía al ciudadano común no sólo denunciar y beneficiarse de la captura del contrabando, sino que le permitía **hacer** la captura, lo que en efecto aumentaba el Resguardo de Aduana, al menos para la paja toquilla, principal producto de Manabí, al número total de ciudadanos interesados de esa provincia. Eran medidas desesperadas ante una situación desesperante.

El Gobierno no aprobó el proyecto...

Los medios de evasión que aplicaban los contrabandistas eran evolutivos en respuesta a las medidas de las autoridades; pero como era de esperar, siempre iban un paso delante de la lentitud de la burocracia administrativa. Un medio que les dio buen resultado por algunos meses fue la supuesta "*devolución*" a Guayaquil de productos "*invendibles*" en Manabí, que "*regresaban*" a su "*lugar de origen*" amparados por un "*pase*" dado por la Administración de Aduana y Rentas Internas de Manabí. Esto duró hasta que el Administrador se dio cuenta de la responsabilidad en que estaba incurriendo y elevó una consulta al Gobernador, quien a su vez elevó consulta, con fecha 7 de junio, al Ministro de Hacienda luego de no recibir respuesta satisfactoria del Contador Mayor del Distrito de Guayaquil, quien seguramente no quiso enredarse en el asunto. El truco del asunto estaba en la documentación existente en ambas aduanas y en la comparación de los "*pases*" otorgados en Manabí con los registros de la Aduana de Guayaquil. Seguramente se confiaba que no habría tal comparación por el volumen de papeles, pero el Contador Mayor de la República estableció un mecanismo que dio al traste con ese sistema, pues tenía que haber confrontación en cada caso.^{P2/173} Por supuesto que el objeto de este sistema era el introducir a Guayaquil contrabando desembarcado en Manabí, con el amparo del documento de esa Aduana diciendo que era mercadería que se estaba devolviendo por invendible. Seguramente alguien en la Aduana de Guayaquil se dio cuenta de que se devolvía mucho más de lo que se enviaba.

Los gastos de las administraciones provinciales restaban ingresos al Tesoro Nacional y por tanto eran el primer blanco cuando se trataba de hacer economías. Paradójicamente, dentro de la reducción de los presupuestos provinciales, a lo que primero echaban mano era a los medios de control de la mayor fuente de rentas, cuales eran los resguardos de aduanas. En respuesta a una demanda de ahorro del Ministro de Hacienda fechada 19 de junio de 1840, el Gobernador de Manabí responde con el presupuesto revisado que representa un ahorro de 2.589 pesos anuales, que se logran fusionando los servicios del resguardo de aduanas con el de rentas internas. Aún así, el Gobernador no había olvidado su necesidad de aumentar un guarda para el Resguardo de Aduana y lo pone en el documento.^{P2/174} No sabemos con certeza cual fue el resultado, pero lo más probable es que se lo hayan negado nuevamente, pues al Presidente le urgían recursos para su aventura en Pasto.

Entre los mecanismos de control de correspondencia que tenían los Ministerios estaba el de que las dependencias provinciales debían enviar cada cierto tiempo un listado de correspondencia recibida para que a su vez la comparen en las Secretarías de los Ministerios. Lo mismo se hacía al reverso y de esa manera se tenía la certeza de qué correspondencia había llegado y qué se había extraviado. En el oficio n° 61 del 23 de julio enviado por la Gobernación de Manabí al Despacho de Hacienda se detalló el listado de oficios enviados desde el n° 46 al n° 52.^{P2/175} En ese listado se encuentra un vicio que se daba con mayor frecuencia y urgencia en Guayaquil por tener más recursos, cual era el pedido de atención especial a las acreencias privilegiadas comprometidas por el Estado, que debían ser atendidas con preferencia a todas las deudas de la provincia. En este caso se trataba de una acreencia del Sr. Manuel Cantos, por razones inexplicadas.

Capítulo 13 – Las islas Galápagos

El paraíso olvidado

Si hubo y hay un rincón de la República que fue tradicionalmente abandonado a su suerte, ese fue y es el archipiélago de las Galápagos. No ha habido territorio del Ecuador que haya sido manejado de manera más errática e irresponsable, al menos en el período de esta historia. Las Galápagos no tenían una estructura administrativa estable y más bien se improvisaba su organización de acuerdo con la voluntad de quien fuera su gobernador. El archipiélago no se lo manejó como el tesoro nacional que era, sino como un instrumento de provecho personal y explotación comercial del gobernador de turno, o por parte del Estado como depositario de su escoria humana. Su manejo era más bien una molestia para la administración nacional y en forma práctica estaba informalmente a cargo de la Gobernación de Guayaquil, como un adendum sin mayor importancia y más bien como una carga. Ninguno de sus gobernadores de este período se salva de ser juzgado negativamente por la historia, ni siquiera el patriota Joseph María de Villamil y Joly, quien trató de sacarle lucro monopólico hasta al agua que se proveía a los azorados colonos de la Floreana. En este período el archipiélago tuvo como gobernador a Joseph de Villamil, a un individuo de dudosos principios como Jaime Williams y como gobernador nombrado pero no posesionado, a un extranjero aparentemente bien intencionado pero insolvente, como Federico Freund. Cada gobernador impuso su ley. A través de esta historia se irán desarrollando los acontecimientos que involucran a estos personajes.

Incomunicación de Galápagos

El archipiélago de Galápagos tenía problemas de comunicación con el continente y su gobernador (Williams) pasó a Rocafuerte una nota al respecto, que este último pasó a su vez al poder ejecutivo a través del Ministro del Interior. "*... la solicitud que aquella contrae me parece mui juiciosa i prudente, pues no teniendo esos habitantes medios de comunicación, i encontrándose en un perfecto aislamiento les será insopportable su situación, i de este modo irá en decadencia esa colonia, por tanto, si el Gobierno desea proteger esas islas, puede disponer que la goleta Diligencia, que las mas veces se halla fondeada en esta ría sin haber destino en qué ocuparla, se dedique a hacer algunos viajes a las citadas islas, o a permanecer allí por algún tiempo*".^{P2/12} Aquí tenemos una triste muestra de que ni el muy dinámico e inteligente gobernador Rocafuerte tenía claro el uso que se le debía estar dando a la goleta "Diligencia". Delante de sus ojos permanecía fondeada, mientras campeaba el contrabando que disminuía gravemente las rentas públicas. Las necesidades de los colonos de Galápagos requerían de un buque en servicio permanente entre La Floreana, lugar de la colonia que menciona Rocafuerte y el puerto de Guayaquil. La "Diligencia" sí serviría a Galápagos por poco tiempo, pero a la primera necesidad en otros menesteres, se olvidaban de las islas y al terminar la tarea que la había distraído del Archipiélago, la goleta volvía a permanecer fondeada en el río.

En carta del 8 de abril el gobernador Rocafuerte le dice a Flores: "*El facineroso Mena (El mismo que fue líder en la revolución de los Chihuahuas y luego traicionó a Rocafuerte entregándolo a Flores) ha llegado a Tumbes; esta mañana ha fondeado en este puerto la goleta Diligencia, su capitán Roxas (Lucas Rojas) me ha contado, que el gobernador de la Floriana, Williams, ha escapado por milagro al puñal asesino de Mena, este hizo una revolución para apoderarse de las islas, y matar a todos los adictos al gobierno; felizmente el valor de Williams, que es grande, le ha salvado del riesgo en que se ha hallado. El capitán Roxas me dice, que es lástima que estén tan abandonadas esas hermosísimas posesiones; que no hay más que veinte facinerosos, los que han quedado, y que mientras no se mande allí una guarnición, para sostener y dar respetabilidad al gobernador, nada se adelantará*".^{P2/38} Me temo que Rocafuerte nos demuestra otra vez su mal juicio de carácter, pues sería difícil decir cual de los dos, entre Mena y Williams, era peor.

Gobernador Honorario de Galápagos

En abril de 1840 Federico Freund se involucró en el asunto de Galápagos al haber intercedido ante el Gobernador solicitando clemencia para que Mena, proscrito e imperdonado desde hacía muchos años, pueda permanecer en "La Floriana" con su familia para ganarse la vida, pues el gobernador Jaime Williams había ordenado su destierro de ese punto. Mena y su familia ya estaban desterrados en Floreana y al ser desterrados de su lugar de destierro, prácticamente no les quedaba lugar donde

ir, convirtiéndose la situación en desesperada para esa infortunada familia. Como Freund demostró un interés personal en las islas y la situación con Williams era conflictiva, Rocafuerte consiguió que se lo nombrara gobernador honorario sin sueldo. Esto lo hizo Rocafuerte sin conocer realmente a Freund y sus posibilidades económicas para hacer frente a tal encargo. Lo único que sabía Rocafuerte de Freund era que era un hombre trabajador. Sin embargo, a poco de nombrado, el 29 de septiembre, este último le pidió al gobernador Rocafuerte un préstamo personal de mil pesos, reembolsables con intereses a ocho meses después de zarpar, con el fin de financiar un buque para el servicio del archipiélago. Este préstamo personal fue discretamente negado y luego se lo presentó a la Junta de Hacienda para tratar de que se lo hiciera, o al menos se lo garantizara, el Estado.^{P2/176}

La Junta de Hacienda aprobó el préstamo el 12 de octubre, pues Freund daría en garantía el buque que iba a comprar, pero éste no recibió la necesaria aprobación superior del Ministro de Hacienda, por lo que quedó insubsistente. Ni siquiera se le podía otorgar una garantía.^{P2/85} Una vez conocido el rechazo ministerial, con fecha 31 de octubre Freund le escribe nuevamente a Rocafuerte insistiendo en el préstamo.^{P2/176} Rocafuerte envió la insistencia al Ministro de Hacienda el 1º de noviembre, pero la respuesta fue negativa otra vez. Ni siquiera los argumentos presentados por Rocafuerte en el sentido de que el Gobierno se ahorraría el sueldo de coronel que actualmente se pagaba al Gobernador de las islas, ni la hipoteca a favor del Estado del buque que requería Freund, sirvió para convencer al Gobierno.^{P2/87} Sin los recursos necesarios, el Gobernador honorario no tenía forma de ejercer su cargo, por lo cual todo esto quedó en intención y el CPNV (graduado) Jaime Williams permaneció como dueño y señor de "La Floriana" y del archipiélago.

Capítulo 14 – Las Milicias

Las Milicias constituían la fuerza de reserva de la República. Estaba compuesta de ciudadanos aptos para el servicio militar pero no incluidos en el ejército regular. Esos ciudadanos se integraban a una unidad de milicias en el lugar de su residencia y permanecían siempre dispuestos para el servicio activo si las circunstancias lo ameritaban. Las Milicias recibían entrenamiento regular. No recibían sueldo al menos que la unidad fuera activada y en ese caso lo pagaba el nivel jurisdiccional que lo requiriera; así, si el Concejo las requería, su pago saldría de los fondos municipales. Ya vimos en los antecedentes la legislación respectiva así como el uso que se les dio en el cantón de Esmeraldas, y su activación en situaciones que se veía amenazada la seguridad del territorio nacional. También vimos que en la legislación vigente en esta época, no había milicia marinera, sino sólo de infantería y de caballería.

Las Milicias como policía

El 13 de marzo el Gobierno aprobaba una solicitud del Gobernador de Guayaquil para activar una compañía de milicias para que haga funciones policiales en Guayaquil. El Gobierno lo aprobó, siempre que se la pagara de los fondos municipales. Siguiendo el órgano regular, el pedido se hizo a través del Comandante General del Distrito y el Ministro de Guerra y Marina.^{P2/219}

El 3 de junio el Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil trató de gestionar ante los ministerios el que estas milicias sean pagadas por el Tesoro Nacional en virtud de que los cuerpos de esa plaza estaban incompletos y que aún con los milicianos activados no se cubría el cupo asignado por la ley. Argumentaba que los fondos municipales estaban ya destinados a otros menesteres.^{P2/221} No sabemos cuales fueron los resultados de esta gestión, pero es posible que hayan sido positivos, pues no hemos encontrado reclamos ulteriores del Gobernador, el Concejo o el Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil.

Las Milicias de Manabí

El mismo día 13 de marzo disponía el Ministro de Guerra y Marina al Comandante General del Distrito de Guayaquil que el Comandante de Armas de Manabí organice con la mayor celeridad cuatro compañías de milicias, una en Jipijapa y Pto. Cayo, una en Montecristi y dos en Portoviejo y los pueblos aledaños. Las compañías debían estar integradas preferentemente por veteranos y personas aptas para el uso de armas. Los oficiales debían asimismo ser preferiblemente veteranos y "*personas de capacidad y conocida honradez*". El Ministro previene al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil que se debe motivar a los veteranos indicándoles que "*... los servicios que presten en esta ocasión serán nuevos titulos de gratitud p^a. con el Gobierno, los cuales les servirán de positivas recomendaciones para obtener sus inmediatos ascensos*".^{P2/220} Como esto era algunos meses antes del otorgamiento de las facultades extraordinarias, no había presupuesto para este aumento de las milicias y el Sr. Ministro no indicó al Comandante de Distrito de donde saldrían los fondos para pagar a las cuatro compañías y su equipamiento. Estas milicias serían reservas para la campaña de Pasto.

En julio de 1840 el Gobernador de Imbabura solicitó al poder ejecutivo, mediante comunicación de los primeros días de julio, que se envíe tropa veterana al cantón de Esmeraldas. El Oficial Mayor de la Sección General del Ministerio de Guerra y Marina, en oficio del 13 de julio, dispone al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil el envío, no de las tropas veteranas solicitadas, sino de milicias de Manabí, indicándole además que debe pagárseles y proveérseles de armamento y municiones, así como debe asegúrarseles que serían relevados puntualmente cada tres meses.^{P2/65} Esto ya lo hemos visto y lo estamos reiterando.

Sin embargo, ese servicio no se pudo cumplir, pues ninguno de los organismos jurisdiccionales involucrados quiso sufragar el costo de mantener esa milicia.

Las Milicias de la discordia

Las milicias también podían crear problemas, como lo dice Rocafuerte en carta del 19 de agosto de 1840: "*Las milicias, entre nosotros, como lo he observado varias veces, no ofrecen sino motivos de inquietud y de disgustos; en Daule Pío Días ha descompadrado con Illingrot por la protección que este presta a unos oficialitos de milicia llamados Alban y Marcos que son unos pillos de playa y confiar la defensa de las propiedades a los que no tienen nada es el mayor absurdo y esto es lo que sucede en todos los pueblos, por cuya razón el establecimiento de las milicias que es de tanta importancia en otros países, y el más firme apoyo de las garantías, se convierte entre nosotros en elementos de revoluciones, y en causa de disgustos entre los milicianos, y las demás autoridades constituidas*".^{P2/106}

Ni bien se autorizó el aumento de la fuerza armada mediante las facultades extraordinarias, las milicias costeras se activaron y un batallón de las de Guayaquil marchó a Pasto bajo las órdenes del coronel Francisco Jado. Ese cuerpo sirvió con distinción. Estaba compuesto principalmente por artesanos de Guayaquil.^{P2/222}

Falta de leyes y organización

Sin embargo, la falta de organización y las leyes confusas e incompletas crearon en un momento crítico de necesidad de fuerzas un vacío en las milicias de Guayaquil que aún no habían salido a la frontera. Como vimos al tratar sobre el puerto de Guayaquil, al iniciarse la recluta cuando se concedió las facultades extraordinarias al Presidente, se dio escasés de víveres en Guayaquil por cuanto los vivanderos que bajaban los víveres desde las haciendas a bordo de canoas, se rehusaban venir por temor a ser reclutados. El Gobernador, con el fin de evitar una crisis, decretó exenciones para el personal de vivanderos, mayordomos y conciertos, a través de los Corregidores. Sin embargo, algunos de ellos dieron exenciones a raimundo y todo el mundo, al punto que el Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil tuvo que intervenir ante el Gobernador el 21 de septiembre, pues las milicias se estaban desbandando y el Distrito se estaba quedando desprotegido. El general Wright pidió al Gobernador tomar las medidas correctivas para evitar los abusos que se habían dado, al tiempo que le recordaba las órdenes superiores a las que tanto el Comandante del Distrito como el Gobernador estaban sujetos. Citamos un parte de la comunicación de Wright: "... los Corregidores en lugar de ceñirse estrictamente al mencionado decreto de V.S., han dado papeletas no solo á los vivanderos, mayordomos y conciertos, sino tambien á todos los peones indistintamente".^{P2/223} El problema estaba en que las haciendas necesitaban también de los peones para la siembra y la cosecha, y la recluta causaría su pérdida, lo que a su vez resultaría en la escasés de alimentos. Felizmente la situación de Pasto se resolvió rápidamente y se salvó la situación. Sin embargo, en poco tiempo se estarían repitiendo los

mismos hechos, solamente con ligeras variantes y desafortunadamente no se aprendieron las lecciones de la experiencia vivida.

Pero también habían personas hábiles para el servicio militar que no querían prestarlo. El Estado enfrentó la realidad y esta situación se reglamentó. El 24 de septiembre el general Wright escribe al Gobernador: "*Junto con la apreciable nota de V.S. fha de hoy he recibido los cien pesos, que han entregado al Corregidor de Baba, cinco individuos que salieron sorteados en la Parroquia de Palenque, para ecsimirse del servicio de las armas, conforme á la ley de conscripción, cuya cantidad queda retenida en mi poder para enganchar igual numº de hombres que remplasen á aquellos de conformidad con la citada ley*".^{P2/224} El problema del reclutamiento de hombres para aumentar las milicias se mantendría por algún tiempo, causando descalabro en la producción agrícola de la costa, que como indicó el profesor Michael Hamerly en su análisis, era básicamente de subsistencia para los productos comestibles que llegaban a las poblaciones grandes. En este caso entendemos por "subsistencia" la producción limitada de agricultores pequeños.

Capítulo 15 – El estanco de sal

Las medidas tomadas a través de legislación y el contrato con Diego Noboa Arteta para regular la explotación y distribución de la sal, producto estancado, debían dar resultados positivos para el erario público; más la falta de personal y adecuado equipamiento para el Resguardo especializado de este ramo, permitió que continúe el contrabando en perjuicio de las rentas nacionales.

Sigue el contrabando de sal

Salía más barato comprar sal en Paita e introducirla de contrabando hacia el interior por las trochas que llevaban del puerto de El Pailón hacia Ibarra, que pagar el producto estancado que se transportaba por las vías regulares. Cuando el gobernador Rocafuerte se enteró de esto, tomó medidas inmediatas que tenían la intención de servir de escarmiento a los contrabandistas. Al respecto escribe el 4 de marzo de 1840 al Ministro de Hacienda: "*Teniendo noticia la Gobon. que el Bergantín Nacional "Daule" que sacó permiso para salir á los puertos del Pailon y de la Costa del Chocó, se ha dirigido primero á Payta á cargar Sal de piedra para introducirla por el primero al Interior de la República, cuyo comercio clandestino y prohibido se asegura se esta haciendo en aquel Punto por este y otros buques, dispuse que en el bote grande de Rentas al mando del Capitan de Fragata Juan Maria Doile se embarcase el Comandante del Resguardo de Sales con tres guardas de confianza, y se dirijiesen al punto del Pailon con el objeto de que tanto el Bergantin Daule, cuanto á cualesquiera otro buque que encuentren en dicho*

Puerto i que entre á el con Sal Nacional ó Estranjerá y sea para introducirla al Interior ó bien con el pretesto de que es para los puertos del Chocó se decomise y se conduzca á esta Plaza para que sea juzgado con arreglo á las leyes, pues el Decreto del Poder Ejecutivo de 19 de Junio del año ppdo. en ejecucion del Decreto Legislativo de 14 de Abril anterior sobre arreglo del ramo de Sales, disponen que la Sal de piedra estranjerá solo podrá introducirse por cuenta del Estado y con previa orden del Poder Ejecutivo; de consiguiente ningun buque puede tocar ni al Pailon ni á ningun otro puerto de la Republica ni con el pretesto de que va de transito para otros puntos. El bote que conduce el Resguardo con el objeto indicado zarpó de este Puerto antes de ayer dia 2 del presente; y lo pongo en conocimiento del Supremo Gobno. por el respetable organo de US. con el objeto de que si lo tubiere por combeniente, participe al Sr. Gobernador de la provincia de Imbabura que esta comision que se dirige al territorio de su mando lleva el objeto de proteger las rentas fiscales, y evitar su menoscavo, y que por tanto le preste los auxilios que necesitase para llenar su fin, previniendole al mismo tiempo q^e por su parte, y en virtud del deber q^e le imponen las leyes, dicte las medidas mas eficaces en su jurisdiccion para impedir el fraude, que p^r ella puede hacerse".^{P2/225}

Ya vimos anteriormente que el bote del Resguardo no pudo llegar al Pailón por mal tiempo.

Dándole más palo a Diego Noboa

No debemos olvidar que Rocafuerte se esmeró en sacar los mejores términos para el Estado cuando negoció el contrato de alquiler de las salinas de Punta Arenas con Diego Noboa, de quien dijo que era "duro de pelar". Cuando se perfeccionó el contrato, Rocafuerte quedó satisfecho, pero en carta del 18 de marzo de 1840 al presidente Flores, en la que se queja por falta de rentas y le detalla las obligaciones que se tienen que cumplir, dice: "... y los 1.200 mensuales también a Noboa por su judaico contrato de sales. En verdad no sé como saldremos de tantos apuros".^{P2/35} Esto era injusto con Diego Noboa, pues el contrato había sido firmado por consentimiento mutuo y luego de arduas negociaciones.

Rechazos de armas para el Resguardo de la sal

Pero las contradicciones eran constantes en cuanto a la importancia que se le daba al ramo de sales, que como veremos, se iría convirtiendo en el más importante ingreso individual de los productos internos del país. Para armar al Resguardo de Sales se requerían fusiles y éstos le fueron solicitados al Ministro de Guerra y Marina, quien a su vez da al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil órdenes al respecto. Esta es la orden que se da el 13 de abril: "Debiendo ser armado el resguardo de la Sal de esa prov^a, y sabiendo el Gobierno que en el parque ecsisten secenta fuciles inutiles, S. E. dispone que estos sean recortados y bien compuestos, para que entregados al antedicho resguardo haga con ellos el servicio que le

corresponde, cuidando de tener en el mejor estado todo el armamento que haya en el mencionado parque".^{P2/226}

Y en una de esas contradicciones en que incurría sin empachos don Vicente de vez en cuando, en carta del 13 de mayo al presidente Flores le dice: "*Los nuevos arreglos en los ramos de sal, tabaco, etc., etc., y demás ramos de rentas internas, han producido los mejores efectos, y han excedido aún nuestras esperanzas (...) yo me comprometía a hacer subir el ramo de sales en el año 40 a 80.000 pesos líquidos, ahora me ratifico en lo dicho, y quizás llegará a 90.000 pesos...*".^{P2/45}

Muy rápidamente se olvidó lo que había dicho de Diego Noboa hacían dos meses. Algo que no se menciona porque no se lo ha analizado antes, es que Rocafuerte tomó un rubro que era explotado con relativa eficiencia por la empresa privada y lo incorporó a la burocracia estatal, con el solo fin de sacarle rentas para gastos de los que él mismo se quejaría cuando ya no estaba en el poder, y que iban a cubrir las insaciables demandas del "*militarismo extranjero*". Al incorporar la sal al aparato estatal, se fomentó el contrabando que no se supo controlar debidamente.

Es muy posible que el Estado hubiera derivado mayores beneficios si hubiera manejado el asunto desde un punto de vista de impuestos a la introducción y venta en vez de tomar a su cargo, de manera ineficiente, todo el proceso

Capítulo 16 – Los vecinos marítimos y Chile

La Nueva Granada

Estado de la Marina de Nueva Granada en 1840

La situación por la que pasaba la Marina de la Nueva Granada en los años 1840s no era muy diferente a la de la Marina ecuatoriana. Eso sí hay que hacer una muy importante puntualización: La Nueva Granada tenía entonces, como lo tuvo antes y después de esta época, su interés marítimo fijado casi enteramente en la costa caribeña y le daba muy poco interés a su costa pacífica. En la Historia de las Fuerzas Militares de Colombia, los autores tienen esto que decir sobre esa época: "*Un largo período comprendido entre 1828 y el año de 1907, tuvo la República abandonada de las actividades del mar (...) Esta situación de abandono en el desarrollo de una marina perjudicó a Colombia en su economía y, especialmente, en su prestigio internacional, pues el comercio de importación y exportación tuvo que hacerse en buques de bandera extranjera que imponían sus condiciones (...) Aparte de esto, la falta absoluta de una conciencia marítima de sus gobernantes, que fueron ciegos, sordos y mudos ante la realidad de un país con costas en dos océanos, preparó el escenario para que las potencias del momento, con mucho poder naval, se hubieran sentido autorizadas para abusar de un país inerme. Lo*

incomprensible es que en los primeros años de la República el Presidente Santander no hubiera puesto un verdadero empeño para mantener la Marina de guerra, después de haber sido su principal defensor durante la lucha por la independencia, además de fundador de la Escuela Náutica en 1822 (...) Pero también es justo reconocerle (a Santander) que dictó varias disposiciones, aunque quedaron solo en el papel, tales como (...) el decreto del 4 de junio de 1835 por el cual se mantendrían armadas en tiempo de paz en el Pacífico hasta una goleta y dos (canoas) flecheras y en tiempo de guerra aumentar con hasta seis cañoneras (...) Pero todo esto, como ya se dijo, desafortunadamente quedó solo en intenciones...".^{P2/5} Como podemos ver claramente, la situación de la Nueva Granada era similar a la nuestra, aunque el decreto sí se cumplió parcialmente en el caso del Pacífico, con la presencia de la goleta "Tequendama" en el puerto de Buenaventura. Como aquí se ha mencionado un tipo de embarcación que no veremos en otro lugar de esta historia, esclareceremos su tipo en este punto: Las "Flecheras" eran canoas grandes de extremos iguales que recibieron ese nombre por cuanto los indígenas que las usaban tenían por armas flechas envenenadas. Ya en uso colonial y republicano, las flechas fueron reemplazadas por balas de cañón de bajo calibre. Las flecheras tenían aparejo para velas cangrejas y latinas, y hacían navegación fluvial y marítima. Esta nave era el desarrollo de una embarcación nativa que se fue adaptando a la evolución tecnológica.

La intervención ecuatoriana en Pasto

Como la situación interna de la Nueva Granada era de incertidumbre y desde 1839 se habían realizado contactos de ese Gobierno con el del Ecuador solicitando apoyo en caso necesario, el presidente Flores estableció claramente las aspiraciones territoriales que albergaba en cuanto a la reincorporación de la provincia de Pasto al Ecuador, en concordancia con los antiguos límites de la Real Audiencia de Quito. El Gobierno de la Nueva Granada contestó con evasivas y ofertas de arreglos futuros cuando concluyera la insurrección.^{P02/205}

La revolución causada por la supresión de los conventos menores de Pasto y la preocupación porque esa revolución contamine al Ecuador, llevó al Presidente a marchar a Imbabura el 8 de junio de 1840, con el fin de cerciorarse personalmente del estado de las defensas. El vicepresidente, Dr. Francisco Aguirre Mendoza, se encargó del poder ejecutivo.^{P2/177}

La situación en la provincia de Pasto era cada vez más grave para el Gobierno neogranadino y se empeoró cuando, a mediados de 1840, se incorporó a la revolución el general José María Obando quien, aprovechando la revolución que surgió por causas religiosas, se la apropió para evitar el juicio que se le había instaurado por el asesinato del mariscal Antonio José de Sucre y porque aspiraba la presidencia de ese país. A comienzos de julio, Obando intentó avanzar y tomarse el puerto de Buenaventura, donde se encontraba la goleta de guerra "Tequendama", lo que le habría dado supremacía en el mar, con los consiguientes efectos sobre el comercio

y la seguridad en la costa del Pacífico neo-granadino. Esto también revestía un peligro para el Ecuador, pues teniendo sólo la goleta de guerra "Diligencia" como único buque, estaríamos en iguales condiciones con el rebelde norteño.^{P2/178}

Rocafuerte tenía clara la situación territorial con la Nueva Granada y, a diferencia de Flores, para quien la conquista territorial era importante por su óptica militar, él veía la posesión de esas tierras como de poca importancia y más bien como una carga para el Ecuador. Su visión era pragmática y se la expuso a Flores en carta del 7 de julio de 1840: "... *Cuando la Nueva Granada reforme su constitución, cuando nos invite, o más bien nos obligue a cargar con el pesado muerto de Pasto, pues es un cuerpo social muerto para la civilización...*".^{P2/118 y 179} Ciertamente don Vicente exageraba un poco, pero el fondo era correcto.

La Balanza N°42 del 18 de julio publica un largo artículo sobre el Ecuador y Pasto en el cual dice: "*Fiel á su antigua, pero por fortuna harto conocida estratejia, pretende ahora el jeneral José María Obando hacernos creer que el gobierno del Ecuador hace esfuerzos, prepara tropas y lo dispone todo para ocupar por la fuerza á la provincia de Pasto...*".^{P2/180} Con este artículo Irisarri estaba preparando el terreno de la opinión pública para lo que los allegados al Gobierno sabían estaba en gestación. El artículo tiene una parte de interés para el comercio cuando dice: "*Desde que cesen de influir poderosamente, como hasta aquí, en el gobierno del Ecuador los intereses mercantiles, y por su naturaleza pacíficos, de Guayaquil, se acaba necesariamente el reposo y la tranquilidad para nuestros vecinos*". En este párrafo estaba sintetizando el rol del Gobernador de Guayaquil en cuanto a las intenciones del presidente Flores.

Como el deterioro de la situación en Pasto era claro, el Presidente obtuvo del Consejo de Gobierno la facultad extraordinaria necesaria para aumentar la Milicia Nacional y los cuerpos del Ejército regular. Con fecha 21 de julio el Ministro de Guerra y Marina ofició al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil con instrucciones específicas de preparación para enfrentar cualquier eventualidad. No nos causa sorpresa que en esas instrucciones no se incluya la Marina, pues el conflicto de Pasto se lo consideraba puramente terrestre. Sin embargo, sí nos parece falso de visión estratégica, pues si Obando hubiera tenido éxito en tomarse Buenaventura y capturar la goleta "Tequendama", la balanza se podía haber inclinado inesperadamente y nuestra goleta "Diligencia" no estaba preparada.^{P2/181}

La Balanza N° 44 del 1° de agosto traía noticias de Pasto que demostraban el estado de confusión en que se encontraba la situación. No se sabía con certeza donde estaba el general Obando y se especulaba de manera antojadiza sobre la situación política. En este artículo, de manera muy discreta se anuncia: "*El Consejo de Estado en vista de esto ha concedido facultades extraordinarias al Presidente;*

pero este Señor no ha admitido sino la primera, que autoriza á aumentar la fuerza armada de la República". ^{P2/182}

Después de este discreto anuncio, en la siguiente edición ya se hizo el anuncio destacado de la concesión de facultades extraordinarias y el aumento de la fuerza armada. ^{P2/76}

La situación ameritaba la preocupación del Presidente y por ello partió a Imbabura el 31 de agosto, con el fin de conocer de primera mano el estado de la fuerza en esa provincia.

El general Pedro Alcántara Herrán, comandante de las fuerzas del Gobierno neo-granadino en el Sur, pidió el 5 de septiembre, de manera oficial, la colaboración del Ecuador para dominar la situación. Herrán usó las aspiraciones del Presidente ecuatoriano sobre los territorios de Pasto para hacerle ofertas vanas a cambio de la intervención del ejército ecuatoriano en apoyo del Gobierno neo-granadino. Flores se dejó seducir por las ofertas vacías de Herrán y el 10 de septiembre cruzó el Carchi con más de mil hombres. Flores estaba en territorio de la Nueva Granada. El 23 se reunió el general Leonardo Stagg con el general Tomás Cipriano Mosquera para acordar el mantenimiento de las tropas ecuatorianas y la organización de las tropas combinadas. El 29 y el 30 de septiembre se libró la acción de Huilquipamba en que el ejército combinado derrotó a Obando, quien desapareció y no pudo ser capturado. Con esto se pensó que Pasto quedaba pacificado y Flores retornó a Quito como triunfador, el 13 de octubre de 1840. Pero ni bien estuvo Flores de regreso en Ecuador, el Gobierno neo-granadino desconoció los acuerdos a los que había llegado Flores con Herrán y Mosquera. La Guerra de Pasto y su costo para el país fueron inútiles para el Ecuador, aunque Flores siempre se ufano de haber sido el "Vencedor de Huilquipamba" y jamás aceptó que había sido engañado por su propia vanidad, en perjuicio de toda una nación. Esta inútil guerra marca el comienzo del declive político de Flores, pues todo el país, menos él y sus allegados, estaban conscientes del engaño que había sufrido el Ecuador y del efecto negativo que sobre la prosperidad interna había tenido esa nueva aventura bélica. No debemos de olvidar que la tranquilidad interna del Ecuador se vio alterada por el reclutamiento forzoso para aumentar el ejército regular y las milicias. Ese reclutamiento causó mucho desasosiego entre la población y descalabró la provisión de víveres y el comercio, con el consiguiente descontento de la población afectada. ^{P2/64, 73, 76, 77, 183 hasta 197}

Luego de engañado Flores por el Gobierno de la Nueva Granada, es interesante ver lo que le dijo el vicepresidente, Dr. Aguirre, en carta del 18 de septiembre: "*Los ofrecimientos de los Generales Herrán y Mosquera, como dependen de la voluntad de otros, no me satisfacen*". ^{P2/191 y 196} Esta era un observación muy lógica que la veía Aguirre con la frialdad de la distancia. Flores, en cambio, no pudo ver esta realidad mientras estaba envuelto en el familiar entorno de campaña.

El comandante de la goleta de guerra "Tequendama" había sido acusado injustamente de contrabandista y había sido suspendido de su cargo. Como la acusación se hizo pública al ser impresa en la "Gaceta de la Nueva Granada", el capitán J. M. Cabal pidió al editor de La Balanza que publique la aclaración que lo liberaba de toda culpa. Irisarri así lo hizo en el N° 10 del 5 de diciembre de 1840. Esa fue la única noticia destacada de la goleta de guerra neo-granadina en ese año.

P2/198

El 31 de diciembre, Obando reapareció y se levantó en Pasto. El presidente Márquez pidió nuevamente la ayuda de Flores, ofreciéndole cumplir lo que ya le había negado.^{P2/199}

El Istmo de Panamá se separa de la Nueva Granada

Los habitantes del Istmo se sentían abandonados por el Gobierno de Bogotá. El Gobierno de Dr. Márquez no era bien visto ni aceptado de buena gana en el Istmo, pues todas las aspiraciones que se habían planteado al Gobierno no habían sido atendidas. El 18 de noviembre de 1840 se declararon parcialmente independientes en reunión de los diez cantones que conformaban las provincias de Panamá y de Veraguas. El Estado del Istmo se constituyó dejando abierta la posibilidad de volver a formar parte de la Nueva Granada si esa nación se reorganizaba siguiendo los lineamientos del Libertador para la República de Colombia.

Sin embargo, los países vecinos no se apresuraron a reconocer al nuevo Estado, pues la Nueva Granada no reconoció la separación de esas provincias.

Si bien los istmeños se consideraban al mismo nivel de los estados de Venezuela y Ecuador que se habían separado de la República de Colombia, Bogotá no lo consideraba así, de tal forma que mas bien se los veía como provincias rebeldes a la autoridad central.

El Ecuador era considerado uno de los más importantes socios comerciales del nuevo Estado.

La situación con Perú, mientras tanto, seguía tensa.

El Perú

Estado de la Marina del Perú en 1840

Términos generales

Dice Félix Denegri Luna: "A comienzos de 1840 sólo contábamos con la barca de guerra Limeña, de doce cañones, al mando del Capitán de Corbeta graduado José de la Haza y este buque estaba desarmado. (parecería que hay un error, pues en

otros textos la "Limeña" se incorpora a fines de 1840 y hasta ese momento sólo contaba la Marina con el pailebot "Vigilante") *Por resolución del Presidente de la República de 12 de enero de 1840 se expidió un reglamento orgánico para la Comandancia General de Marina y sus dependencias, en el que teniéndose en cuenta que '... la República no sostiene ningún buque de guerra armado', era necesario hacer sustanciales reducciones en el personal de la Comandancia General y sus dependencias... Ante dichas circunstancias resulta muy justificado y previsor el Decreto de 8 de enero de 1840, por el que teniéndose en cuenta que el estado de las rentas no permitía sostener buques de guerra armados y considerándose indispensable que los oficiales de la Escuadra Nacional necesitaban de un ejercicio continuo en la navegación, se les facultó para navegar en buques mercantes, previa licencia del Gobierno, percibiendo en dichos casos las dos terceras partes de sus haberes como oficiales desembarcados, sirviéndoles tal actividad de mérito para sus ascensos (...) En vista de la falta de pilotos y oficiales para la marina mercante, en 1840 el Gobierno expide diferentes disposiciones para ordenar los importantes servicios de aquellos (...) Incesante fue el esfuerzo del Gobierno para formar las milicias navales, que debían componerse con toda la gente de mar que estuviese inscrita en las matrículas correspondientes, las que no sólo registraban a los hombres de la Marina Mercante sino también a pescadores, carpinteros, herreros de las maestranzas navales y los miembros de las compañías de cargadores, hoy llamados estibadores".* Más adelante Denegri nos pone al tanto de las disposiciones para la protección de la pesca en aguas peruanas: "Nuevamente en 1840, el Presidente Gamarra, por Decreto Supremo de 5 de agosto, considerando: 'Que la industria de las pescas de mar en las costas e islas de la república es una regalía exclusiva de los ciudadanos peruanos' (...) 'es exclusivamente permitida a los naturales del estado' (...) Las embarcaciones menores como canoas, balsas y botes, con las que se pescaba para el consumo diario de las poblaciones, continuarian en su libre ejercicio. ... los balleneros sólo debían entrar en los puertos mayores".^{P2/6}

Las escuelas náuticas peruanas

En los antecedentes vimos que por acción legislativa en 1839 la Marina había quedado disminuida, pero seguramente por influencia del general Castilla, ministro de Guerra y Marina que había demostrado una gran visión estratégica a pesar de la oposición legislativa, el presidente Gamarra decretó el 8 de enero de 1840 el restablecimiento de "... la escuela central de marina para la educación de los jóvenes que hayan de adoptar la profesión de pilotos", la cual estaría ubicada en Lima. Junto con el decreto de creación, se emitió el reglamento de la escuela.

En ese mismo día se emitió tambien un decreto que establecía en el puerto de Paita otra Escuela Náutica. Esta escuela tenía un reglamento similar a la de Lima, pero menos exigente. Los alumnos, para obtener el título de piloto, debían rendir su examen en la Escuela Central de Marina en Lima.^{P2/7} El fin principal de las

escuelas era "crear pilotos facultativos, que puedan dirigir con inteligencia y acierto la navegación de la Marina-Mercante".^{P2/8} Al graduarse al cabo de cuatro años de estudio y recibir el despacho de "Tercer Piloto", los egresados podían incorporarse a la Armada en calidad de guardiamarinas.^{P2/9} Las escuelas, sin embargo, tuvieron un duro comienzo. La de Paita duró muy poco por razones de orden político interno, pues el dinero destinado a ella tuvo otros destinos. La Escuela Central comenzó a trabajar recién en 1850.

Gamarra, Vivanco y Santa Cruz

No satisfecho el general Agustín Gamarra con la derrota y exilio de Santa Cruz en 1839, continuó agitando los asuntos internos de Bolivia, a más de que existían en Perú rivalidades militares internas aún no resueltas. Citamos al CPNV José Valdizán Gamio: "*... las rivalidades militares existentes todavía, azuzaron diferentes conspiraciones en Lima así como el envío de dos expediciones desde el Ecuador (encabezadas por el Comandante Angulo y el Coronel Hercelles), para derrocar a Gamarra. También, que el principal levantamiento que tuvo que enfrentar este último, fue el del entonces Coronel Manuel Ignacio de Vivanco quien fue derrotado por Castilla en la Batalla de Cuevillas en 1840*".^{P2/10}

Las "expediciones" en contra del Perú de los allegados de Santa Cruz, desde el territorio ecuatoriano, eran una causa de tensión entre los dos países y eran una violación a los términos de asilo político. Las correrías de Santa Cruz tenían un alto costo político y económico para el Ecuador, pero lamentablemente el presidente Flores le daba su apoyo solapado sin considerar el daño que causaba a su propia nación. Para él se justificaba porque creía que podría derivarse de esto la recuperación de Jaén y Mainas, usufructuando de la inestabilidad del Gobierno peruano. Flores abrigaba la posibilidad del retorno de Santa Cruz al poder de una reconstituida Confederación Perú-Boliviana y seguramente el "Protector" le había hecho tentadoras ofertas territoriales. El gobernador Rocafuerte se hacía el desentendido en cuanto a los arreglos de Santa Cruz y sus tenientes, que eran un secreto a voces en Guayaquil. Más adelante, Rocafuerte asentó oficialmente en cartas a los ministros de estado que Santa Cruz no hacía nada que comprometiera su status de refugiado político, lo que nos demuestra que el Gobernador podía hacerse el ciego, o al menos el tuerto, a conveniencia. En Guayaquil unos apoyaban los preparativos de Santa Cruz y otros se oponían. Por cierto que los peruanófilos y los espías peruanos estaban muy al tanto de todo lo que ocurría y lo informaban regularmente a Piura y a Lima.

Sin embargo, avanzado ya el tiempo de asilo, llegó un momento en que el Gobierno no se podía seguir haciendo el desentendido por cuanto las tensiones con Perú escalaban y las consecuencias de enfrentamiento se hacían previsibles, por lo que "invitaron" a Santa Cruz para que pase, como huésped, con la mayoría de su séquito, al interior de la República. Santa Cruz prefirió permanecer en Guayaquil, por obvias razones.

La cuestión fronteriza con Perú

A comienzos de año, el Presidente, pensando que era el momento oportuno, consultó a Rocafuerte su opinión en cuanto a plantear el reclamo de límites al Perú. Rocafuerte le contestó en los siguientes términos el 4 de marzo de 1840: "*En cuanto al reclamo de límites del Perú, ha llegado el caso de hacerlo, pero es negocio tan delicado en las presentes circunstancias, que difícilmente puede confiarse a la inexperiencia de Guzman, y las intrigas de Elizalde*".^{P2/155} El Sr. Guzmán era el Cónsul General del Ecuador en Lima. El general Antonio Elizalde estaba residiendo en Lima privadamente. La información del cargo del Sr. Guzmán es del periódico Correo Semanal. No pudimos confirmar la información en el Archivo Histórico de la Cancillería por encontrarse cerrado cuando investigamos.

Mark Van Aken hace una síntesis de la situación fronteriza con Perú en marzo y abril de 1840. veamos su relato: "*La agresiva política floreana contra Nueva Granada y el Perú también tuvo efectos negativos dentro del Ecuador, al provocar la crítica y la oposición entre los ciudadanos, que temían la guerra y sus consecuencias (...) el mayor problema antibélico se presentó en Guayaquil. La mayoría de los ciudadanos del Puerto, donde la colaboración del Presidente con Santa Cruz era un secreto a voces, parece haberse opuesto a la 'guerra de nervios' contra el Perú, y a la complicidad presidencial con el ex-protector. La comunidad comercial se mostraba especialmente preocupada por la perspectiva de impuestos de emergencia y temía que el Perú invadiera la costa ecuatoriana, con el consiguiente daño a la propiedad y la interrupción del comercio. El gobernador Rocafuerte, aunque vacilaba con respecto a la cuestión de fronteras, se convirtió en el campeón del partido de pro-paz. En cartas al Presidente de la República, le advirtió contra la guerra con Nueva Granada y el Perú, aunque al mismo tiempo le recomendó preparar las defensas ecuatorianas contra un ataque peruano*".^{P2/200} Continúa Van Aken: "*En abril de 1840, después de una entrevista con Santa Cruz, Rocafuerte aconsejó al Presidente que evitara cualquier relación con el líder exiliado, porque indudablemente provocaría discordias con el Perú*".^{P2/201}

Por supuesto que la relación, lejos de enfriarse, se estrechó, pues tanto Flores como Santa Cruz veían en el otro un útil instrumento para su propia política e intereses.

El 25 de marzo el teniente político de Puná, Mateo Ramírez, informa urgentemente al Gobernador lo siguiente: "*Habiendo llegado á esta Bahía una Goleta hoy 25 del presente, conduciendo el n° de ocho S. S. emigrados entre Jefes y Oficiales, espulsados de la Capitl. de Lima, con destino á Panamá, han recalado á este dte. (al este de este) punto, con el objeto de buscar viveres, y dha Goleta pasa para Guayaquil, quedando los espulsados en este Pueblo; por lo que pongo en conocimiento de V.S. para que disponga lo que halle p' conbeniente*".^{P2/202}

El capitán del puerto, Francisco Reyna, informó al Gobernador al respecto y su informe fue publicado en La Balanza N° 26 del 28 de marzo: "El Capitan del Puerto dá parte á US. de haber fondeado en esta ria la goleta peruana 'Fortuna,' procedente del Callao con escala en Salango, su capitan Francisco Gonzalez, del porte de 21 toneladas, su carga lastre. Pasajeros espulsados por el Gobierno del Perú, los Señores coronel Desustua, y los jefes, Juan Gallegos, Francisco Forcelledo, Francisco Remolina, José del Carmen Gallegos, Noya, Nestaris y Céspedes; con 11 dias de navegacion, sin novedad"^{P2/203}

El 19 de abril de 1840 se firmó un tratado de paz y amistad entre los Gobiernos de Perú y Bolivia que ponía fin a las diferencias iniciadas en 1835. Si bien este tratado no traería una paz total entre los dos países por muchos problemas no resueltos con los términos de este tratado, a más de la activa oposición de Santa Cruz y sus allegados, con esa relativa paz el Gobierno peruano pudo dedicar recursos a otros problemas, entre ellos lo que consideraban una amenaza de agresión por parte de Ecuador y Santa Cruz en la frontera Norte.^{P2/204}

En carta del 8 de abril de 1840 y como parte de la estrategia del general Herrán para involucrar a Flores en los asuntos internos de su país, le hace una tentadora oferta para las aspiraciones ecuatorianas en su frontera Sur: "Pueda ser que al fin arreglemos en la República (Nueva Granada) nuestras diferencias domésticas y entonces tendrá el Gobierno buenas tropas con que auxiliar a Ud. la posesión de las provincias de Jaén y Bracamoros o la parte litoral con que pueda quedar indemnizado".^{P2/205} ¿Con una oferta tan tentadora, a quién no le interesaría hacer de árbitro de problemas ajenos?

Para el mes de mayo la situación con Perú se había deteriorado y Rocafuerte daba a Flores su opinión en carta del 6 de mayo: "... en mi humilde opinión, sería muy oportuno, suspender por ahora la misión al Perú, y posponerla hasta la próxima reunión del congreso. Sé positivamente que en Lima están muy alarmados con el nombramiento del Sr. Valdivieso, que tanto margen ha dado ya y dará a la severa crítica de los enemigos de Ud...".^{P2/217} La misión tenía el objeto principal de negociar la deuda de la independencia del Perú, pero también iba con intenciones de tantear el asunto limítrofe.

En una actitud realmente desconcertante por su ingenuidad, el Gobernador permitió al general Santa Cruz ir a la isla Puná con la excusa de ver una hacienda, lo que se supo de inmediato en Perú y causó un revuelo, como veremos enseguida. Rocafuerte dice a Flores el 3 de junio: "El general Santa Cruz, y el general Herrera se han ido con Mr. Cope a Punta Española, para ver la hacienda, y arrendarla, o comprarla. Dicen que el general Herrera la quiere tomar, y yo lo sentiría, porque en esa posición los chilenos o peruanos podrían incomodarnos,

bajo el pretexto de que los agentes de la confederación estaban preparando allí sus expediciones. Estos rumores son muy lejanos, a la verdad, pero bueno es prever las cosas de lejos".^{P2/54}

No habían pasado 7 días y Rocafuerte escribe a Flores: "La suspensión de la legación al Perú es muy oportuna, y yo me alegro de esta demora por el vivo interés que tomo en su buen nombre y justa celebridad. El hijo del general Prieto, presidente de Chile, llegó ayer a este puerto en la goleta de guerra La Janiqueo, que tocó en Payta y este joven, que parece formal, ha dicho confidencialmente a Luzarraga que toda la costa del Perú está alarmada con las noticias de una invasión del Ecuador, y de una nueva cruzada capitaneada por Ud. y a favor de Santa Cruz, y que pronto vendrían tropas a Piura y a Payta para observar nuestros movimientos". Rocafuerte añade más adelante en la misma carta: "La goleta de guerra Janiqueo llegó ayer de Valparaíso después de haber hecho escala en Arica y Payta, el objeto ostensible de su venida es el de ponerse a disposición del señor V. Lavalle para que regrese a Chile, pero su verdadera misión según dice, es permanecer sobre esta costa, y observar todos nuestros movimientos para ponerlos después en noticia del gobierno de Chile. El capitán es el mejor marino que tiene la escuadra de Chile, es de la isla de Jersey, es decir un injerto de francés y de inglés, se llama Binon; habla bien el castellano, y parece ser hombre de juicio. El me dijo, que estando en Arica recibió el día 22 de mayo último la noticia de que el gobierno de Bolivia había ratificado el tratado celebrado con Perú".^{P2/206}

La inquietud en la costa peruana persistía, como vemos en carta que Rocafuerte le envía a Flores el 17 de junio: "Las noticias que hemos recibido últimamente del Perú, por la vía de Payta, son que en Piura, en Lambayeque y en toda la costa están muy alarmados con las noticias de invasión de nuestra parte, que reciben constantemente de Guayaquil y de Quito (...) Ross (no sabemos quién era) que es joven de mérito de talento y de verdad me ha dicho confidencialmente que ha visto cartas de Quito, escritas aquí para ser remitidas a Lima, en que aseguran que la invasión es inevitable, y que Ud. de acuerdo con Santa Cruz van a derribar el gobierno actual de Gamarra. Este conjunto de calumnias y falsedades ha producido el efecto que se han propuesto los enemigos nuestros, los que se van aumentando por la debilidad, que observan en el gabinete".^{P2/207}

Aunque no hay pruebas contundentes al respecto, es evidente que el más interesado en crear desavenencias entre los Gobiernos de Ecuador y Perú era Santa Cruz, quien estaba siempre listo para pescar a río revuelto.

Se agita el tema limítrofe

Según el historiador peruano Félix Denegri Luna, la publicación en La Gaceta de Nueva Granada del 19 de junio de 1840, de una nota del Gobierno ecuatoriano en que se decía que la opinión pública del país estaba "... 'pronunciada por la fijación

perentoria de sus límites setentrionales y meridionales' causó mayor inquietud, que se sumaba a la ya existente". "El Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Manuel Ferreyros, hizo conocer a su colega de Quito que el Perú estaba llano a ello y pedía una explicación clara y terminante sobre el sentido y tendencia de aquella nota. 'Era la primera tentativa del Ecuador de resucitar el tratado de 1829, cuya vigencia había negado él mismo en 1832; y el Perú invocó desde entonces el tratado de 1832 que reemplazó a aquél y el uti possidetis del tiempo del nacimiento de las nuevas repúblicas, o sea el principio de constitución de las nacionalidades'. Las diferencias con Bolivia, agravadas a fines de 1840, hicieron que el Presidente Flores creyese llegado el momento de ensanchar el territorio ecuatoriano a expensas del Perú; '... aumentó con ese objeto extraordinariamente su ejército, que aproximó en forma amenazadora a la frontera Peruana'.^{P2/208} Es no sólo interesante sino necesario el conocer el criterio y la opinión contraria en situaciones críticas. Los peruanos siempre han interpretado los tratados a su conveniencia y la diplomacia ecuatoriana, generalmente pobre en capacidad de raciocinio para plantear y adelantar con éxito nuestras tesis, ha sido el mejor aliado del Perú en ese aspecto. Contrariamente, el Perú siempre ha tenido una capacidad diplomática superior, tal vez porque, como se puede ver muy claramente, mantenían una unidad de criterio que no lo hacíamos en el Ecuador.

Regresa el general Antonio Elizalde

El 23 de junio, víspera del día de San Juan, entonces feriado en Guayaquil, Rocafuerte escribe a Flores con el principal propósito de comunicarle que: "Ha llegado en la goleta "**Garaycoa**" Antonio Elizalde. Como él parece estar ahora en buen sentido con el gobierno, y Dios le conserve en esta santa gracia, él me ha hablado con la mayor franqueza sobre el estado actual del Perú, la situación de aquel país es horrible, y por lo mismo que Gamarra y Ferreyros son tan dobles debemos desconfiar de sus protestas de amistad y redoblar nuestra vigilancia, para que la criada no se vuelva respondona, para que no usen de su acostumbrada insolencia, ahora que se hayan desembarazados de la guerra de Bolivia. La suspensión de la legación del Perú ha sido muy oportuna, los mismos diarios de Lima, anuncian que Ud. la suspendería, cuando supiera las alarmas que ella ha causado; como Antonio escribirá a Ud. muy largamente sobre la necesidad de suspender, y aún de no enviar la otra misión, omito decir nada sobre el particular, él remitirá a Ud. también los diarios de Lima que hablan de Ud. y del Ecuador en términos poco favorables, y la contestación que Antonio dio a ellos. Envío también por este correo unas largas comunicaciones que Guzman dirige al gobierno, y en las que dará a Ud. las noticias más positivas del Perú. Nuestra posición política con respecto al Perú puede complicarse por la mala fe y perfidia de sus gobernantes actuales, y es preciso un tacto muy fino para evitar todo lance, que pueda comprometer nuestra paz exterior, o la dignidad de nuestro gobierno. No será tampoco extraño que nos envíen comisarios para fomentar la oposición al

gobierno, y envolvernos en disenciones civiles, de todo son capaces los Gamarras, Ferreyros y comparsa".^{P2/57} Enseguida informa también que "*Inmediatamente que llegó A. Elizalde, Roca le fue a ver, y el partido suyo le ofreció hacerle senador, a condición de seguir adelante con el tema contra colombianos y extranjeros*".

Bien, esta comunicación demuestra una ambigüedad que ya era característica del Gobierno y propia de la personalidad de Vicente Rocafuerte. Habla de la necesidad de tener un tacto muy fino para evitar fricciones con el Gobierno peruano, pero permitía que se los raspe con lija gruesa al tolerar las correrías de Santa Cruz. Otro aspecto preocupante, pero apropiado para un político, es su proclividad en ver en todo hombre un potencial enemigo, como lo veía en Antonio Elizalde. Es obvio que estaba midiendo con la vara de su propia personalidad, como lo demostraría en poco menos de dos años. Al esperar el envío de "comisarios", que ahora conocemos como agitadores políticos, se estaba dando campo amplio para poder encasillar como enemigos y traidores a quienes le parecieran insurgentes por tener ideas diferentes a las que el Gobernador entretuviera al momento.

El cónsul del Ecuador en Piura, el periodista Pedro Moncayo, advirtió al presidente Flores, en comunicación del 1° de julio, de la situación de desconfianza que había hacia Ecuador: "*Ud. debe estar impuesto ya del estado de alarma en que se halla este Gobierno con motivo de las pretensiones hostiles que se atribuyen al Gobierno del Ecuador. Los anuncios sobre este particular no se limitan a razones en nuestro Gobierno mismo, desgraciadamente, sino que se extienden hasta resucitar la Confederación haciendo más prepotente con la aquiescencia del Ecuador. Estos anuncios se hacen por los emigrados que quieren impedir sus consolidaciones, los unos para conseguir un salvoconducto, los otros para mantener al país en una perpetua inquietud aprovechándose de la anarquía*".^{P2/61}

Rocafuerte no cesaba de acusar a Vicente Ramón Roca de ser el que propagaba rumores de guerra con Perú y los hacía llegar a la costa peruana. Esa acusación puede tener algo de cierto, pues no olvidemos que Roca estaba consagrado a destruir el Gobierno de Flores; ciertamente don Vicente veía en Roca la fuente de muchos de los males que aquejaban al Gobierno, pero no veía los errores propios, que eran suficientes en si mismos para los males que se sufría. Las guerras infructuosas se debían únicamente a la ambición de gloria del Presidente. La desconfianza del Perú se debía a los pronunciamientos impulsivos e inoportunos de los ministros ecuatorianos sobre materia de límites cuando se preparaba un aumento de fuerzas por los peligros en la frontera Norte, y de la actividad subversiva de Andrés de Santa Cruz, con el amparo y protección, camuflada con indiferencia, del Gobierno ecuatoriano.

Un ejemplo de esto vemos en la siguiente carta reservada del ministro del Interior y Relaciones Exteriores, el Dr. Francisco Marcos, al Gobernador de Guayaquil. La carta está fechada 15 de julio: "*El Gobierno tiene datos p^a creer que algunos emigrados del Perú intentan formar una expedición descabellada para lanzarse*

contra las fuerzas que guarnecen el norte de aquella República.- Y como tal acto es una violación manifiesta del dro. de asilo, y pudiera además ocasionar reclamos á este Gobno., considera de su deber el Presidente recomendar ál ilustre celo de VS. vigile sobre la conducta de dhos. emigrados, é impida toda hostilidad contra el Perú".^{P2/209}

La polémica por el asilo de Santa Cruz se hace pública

La Balanza en su edición N° 43 del 25 de julio de 1840 publica una queja, enviada desde Lima el 5 de junio, del Ministro de Relaciones Exteriores peruano a su homólogo de Ecuador, sobre el asilo del general Santa Cruz. La comunicación es muy extensa como para citarla íntegra y sólo citaremos las partes más importantes: "*Los buenos oficios entre los (gobiernos) del continente de América deben ser más positivos y eficaces (...) deben presentarles garantías apoyadas en la cooperación fraternal de todos ellos. Esta persuasión de mi Gobierno le ha obligado en repetidas ocasiones á hacer violencia á sus sentimientos, y á no tolerar cerca de las fronteras del Ecuador los refugiados de ese Estado. Ahora mismo acaba de separar de Paita á los Señores Otamendi y Oyarvide, cuya conducta inquieta infundia temores mas reales á la tranquilidad de esa República que á la de esta, en donde ambos emigrados no podían alcanzar medios eficaces de ofensa contra la administración peruana. Acababa mi Gobierno de dictar esa medida, cuando ha recibido avisos de que todos los personajes que figuraron de un modo activo en la causa de la conquista y sumisión del país á Don Andrés Santa Cruz, y él mismo, se hallan actualmente reunidos en la ciudad de Guayaquil, atraídos por el designio de poner en obra la revolución del Perú en sentido favorable a sus dañados intereses (...) He recibido por esto órden de S. E. el Presidente (...) manifestándole la conveniencia de una medida por parte del Gobierno del Ecuador, que aleje de Guayaquil á los emigrados...".*^{P2/210 y 211}

La Gaceta del Ecuador N° 345 publicó la respuesta del Ministerio ecuatoriano, la que también se reprodujo en el número 44 de La Balanza. La contestación del Ministro ecuatoriano defiende el derecho de asilo que incluye la facultad de que el asilado viva donde le sea posible y recuerda al Ministro peruano que el año 1837 el actual Presidente del Perú pasó por la misma situación y la respuesta del Ecuador al Gobierno peruano de entonces fue la misma que ahora se le da, en el sentido de que el Ecuador respetaría el derecho de asilo aún ante la amenaza a su propia paz. El ministro Marcos comunica a su homólogo que el general Santa Cruz está en camino a la capital y que sólo había ido a Guayaquil para ver asuntos pecuniarios necesarios para su subsistencia. A continuación el Ministro ecuatoriano indica al peruano que el general Santa Cruz aspira emigrar a Europa, pero está esperando la devolución de sus bienes para poder liquidarlos y emprender su viaje. El ministro Marcos hace una exaltación de la abolición de la confiscación de bienes, que insinúa no la están respetando aquellos que tienen el poder. Para dar más fuerza a la comunicación del Ministro ecuatoriano, La Balanza publica una copia de oficio del

ministro Ferreyros a su homólogo boliviano, fechado 19 de diciembre de 1839, en que defiende los mismos principios que ahora pedía se le nieguen a Santa Cruz y usando esencialmente los mismos argumentos que ahora le presenta el Ministro ecuatoriano. Sin duda Irisarri conocía perfectamente bien ese episodio, pues lo había vivido. ^{P2/210 y 211} El argumento fue contundente para silenciar el reclamo del Gobierno peruano, pero el episodio generó mayor distanciamiento entre los dos Gobiernos.

Ahora bien, se menciona aquí la presencia en Perú, en calidad de emigrado, de Juan Otamendi. Por la fidelidad que demostraría hacia Flores en circunstancias futuras y por actos que se darían previos a la revolución marcista, sospechamos que Otamendi cumplía en Perú funciones de inteligencia militar, bajo la cubierta de ser exiliado político. El desconocimiento de Rocafuerte, ya que no lo menciona, no nos asombra, pues es muy posible que Otamendi reportara directamente al Presidente o al Ministro de Guerra y Marina para mantener la misión en absoluto secreto.

El 12 de agosto Rocafuerte confirma a Flores que en el Perú se hacían preparativos de guerra: "Por la barca **Carlos Adolfo** que llegó ayer del Callao hemos recibido noticias de Lima, de las que Ud. se impondrá por la correspondencia de Guzman, y periódicos que le remite. Parece que Gamarra y Ferreyros están muy irritados con nosotros y como temen mucho a los vencedores en Tarqui, ya creen tenerlos a su retaguardia, y previniéndose a algún ataque, con cuyo motivo han empezado a enviar tropas a la costa; el mismo buque **Carlos Adolfo** llevó 250 hombres a Guanchaco, y dicen que mandarán más de 2.000 hombres a Piura, que serán mandados por Torrico, que deja a Arequipa para trasladarse al Departamento de la Libertad. Como todo este aparato hostil, va tomando un carácter de gravedad, que puede fomentar la revolución interior, creo que el gobierno debe revestirse de toda la fuerza y energía necesarias para hacerse respetar dentro y fuera del país. Mi opinión es, que todo lo del Perú es ojerasca, y quedará en el parte de los montes, sin embargo repito que para conservar la paz es preciso prepararse a la guerra. Ayer salió un barco para Valparaíso, y se han repetido las órdenes para la compra de dos mil fusiles, de cien quintales de pólvora y de 500 quintales de plomo; cuyo costo total ascenderá a 28 o 30.000 pesos... ¿pero de dónde sacamos fondos para pagar esta crecida suma? (...) debemos ir con mucho tiento, y evitar la guerra, aún estando bien preparados a hacerla". ^{P2/213}

Algo interesante que derivamos de esta carta, de las anteriores y de las futuras que veremos es que las fuentes informativas de Rocafuerte no eran de la confianza y grado de credibilidad necesarias para la toma de decisiones de estado. Él actúa en base a informes de viajeros y capitanes de buques, quienes no tenían un grado de credibilidad como para basar en ellos la formación de políticas de estado.

Rocafuerte acusa, en esta carta del 12 de agosto, que Roca trabaja también en el Perú (para fomentar discordia entre los dos países) y que su sobrino J. A. Boloña era agente confidencial de Perú. Rocafuerte también sugiere al Presidente que se

pida al presidente Márquez de la Nueva Granada que envíe "al señor Pombo, que está nombrado ministro plenipotenciario de las tres secciones de la antigua Colombia cerca del gobierno del Perú (...) y que le recomiende mucho los asuntos particulares del Ecuador".^{22/213} ¡Pocas veces hemos visto una sugerencia más incoherente! Certo es que Pedro Gual era venezolano y sin embargo negoció con éxito el reconocimiento del Ecuador por España, y cierto es también que en la crisis de 1846 y 1847 por la amenaza de invasión floresana, el representante peruano en Londres sería el mejor defensor de los intereses del Ecuador, pero en este caso estamos hablando de un representante (Pombo) que cumplía la misión específica de la negociación de deudas de la independencia, a quien se le quieren asignar asuntos de política netamente ecuatoriana. ¿Por qué no tenía el Ecuador agentes efectivos en Perú, como reconoce Rocafuerte que ese país tenía en el nuestro? Parecería que en esta situación existió una negligencia culposa por parte de los funcionarios de Estado llamados a velar por la seguridad interna y externa de la nación.

La Balanza N° 46 del 15 de agosto nos trae un nuevo intercambio de cartas entre las cancillerías de Ecuador y Perú en relación con el exilio del Gral. Santa Cruz. Esas cartas se complementan con el comentario del Editor en defensa de su periódico, que había sido aludido por el Canciller peruano. Citaremos de éstos lo más relevante. Con fecha 26 de junio el Canciller del Perú escribe al del Ecuador: "Antes de ahora mi Gobierno ha solicitado del de V. E. el retiro de la ciudad de Guayaquil de los asilados por la causa de la titulada Confederacion; porque considera como un deber fraternal del Gobierno del Ecuador, que sin violar el derecho sagrado del asilo y sin comprometer su crédito, concurra á conservar la paz interna del Perú, y afiance de este modo la armonía que reina entre ambos Estados. Aun no se habian ejercido entonces á la sombra del asilo hostilidades tan abiertas y positivas por los emigrados. Aun no habian abusado del nombre respetable de ese Gobierno, para presentarlo como con una criminal ingratitud como iniciador y partícipe en sus anarquicas tentativas.- Pero ahora ya han cometido estos delitos; ya están en accion (...) En tales circunstancias mi Gobierno ya no puede menos de interpelar de un modo mas decisivo y terminante el sentimiento de justicia del Gobierno del Ecuador (...) el Gobierno de V. E. está en el caso de reprimir la abusiva y hostil conducta del Señor Gobernador de Guayaquil, que dispensando ahora aun con mayor interes que antes, si es posible, una protección abierta á los escándalos de Santa Cruz y de sus cómplices, paga un periódico, (La Balanza) destinado en parte á minar el crédito de la administracion peruana, á concitar á sus gobernados á la insurrección...". Hasta el momento, la campaña de Santa Cruz había consistido en un concertado y enérgico ataque por medios impresos, en forma de hojas volantes y periódicos clandestinos.

La respuesta de la cancillería ecuatoriana se dio el 29 de julio en estos términos: "... dicho jeneral Santa Cruz ha regresado espontaneamente á esta capital, donde vive pacífico en el seno de su familia (...) las leyes de esta República prohíben

expresamente al Poder Ejecutivo fijar el lugar de residencia á los extranjeros asilados... Tampoco se oculta á V. E. que si está en posibilidad del Gobierno el velar sobre que no se hagan en su territorio aprestos hostiles contra sus vecinos y aliados no sucede lo mismo con respecto á las cartas que se escriban; porque como lo sabe V. E. el secreto de la correspondencia epistolar es inviolable por nuestras leyes. No debo ocultar que mi Gobierno tiene dos pruebas perentorias para creer que el del Perú está mal informado... La primera es (...) el Sr. Gobernador de Guayaquil no solo imprueba toda hostilidad contra el Perú, sino que su modo de pensar en este particular ha sido muy severo (...) el periódico titulado 'La Balanza' no es pagado por dicho Sr. Gobernador (...) La segunda prueba (...) hace mas de un año se han dirigido reclamos á este gobierno, fundados en formales anuncios de que en Guayaquil se organizaba una expedición contra los restauradores del Perú. El tiempo, pues, que todo lo revela, ha hecho ver lo contrario...".^{P2/214} Las observaciones de Irisarri, como era de esperar, fueron extensas, al punto de prolongarse hasta la siguiente edición del periódico; pero en síntesis, reafirmaba lo dicho por el Ministro. No olvidemos que Irisarri había vivido con Santa Cruz las peripecias del poder y del destierro, y se conocía las mañas de todos los políticos y militares peruanos. Pero el conocimiento era recíproco, y he allí la razón de la mutua desconfianza.

Debemos recordar el caso de la goleta ecuatoriana "Gracia del Guayas", que pasó por una situación muy desagradable en Perú al haber transportado a ex-militantes de la Confederación. Irisarri, al publicar la información en la página 7 de la edición N° 47 del 22 de agosto, le pone un titular sarcástico para ridiculizar al Gobierno peruano: "*Garantías que el gobierno actual del Perú presenta al comercio de las naciones vecinas, que no tienen cañones en la mar*".^{P2/77} Perú había ofrecido esas garantías. Como sarcasmo estaba muy bien, pero este titular encerraba nuestra triste realidad: No teníamos cañones en la mar para hacer respetar nuestra dignidad e intereses nacionales.

Poco antes de la intervención en Pasto, el 26 de agosto, Rocafuerte le dice a Flores: "*Estamos de acuerdo con respecto al Perú, y a pesar de las fanfarronadas de Ferreyros y de Gamarra, esos pobres diablos nada pueden hacernos; sin embargo, sigo con los preparativos de fabricar cureñas, cartuchos, etc., etc. porque enemigo prevenido nunca fue o rara vez fue vencido...*".^{P2/215}

El comienzo de la intervención en Pasto el 10 de septiembre, dio mayor preocupación al Gobernador de Guayaquil, pues no se sabía con certeza el estado de preparación del Perú y sentía que el Sur del país estaba expuesto a una agresión peruana en cualquier momento. La rapidez con que concluyó la campaña, menos de un mes, le dio un respiro, pues las tropas estaban nuevamente disponibles para atender cualquier emergencia en el Sur.^{P2/194}

Preocupación del Gobierno peruano por su política marítima

La preocupación del Gobierno peruano por sus intereses marítimos era ciertamente mayor y más estructurada que la ecuatoriana. Este interés nació con la república pero fue en el Gobierno de Agustín Gamarra que se emitió un decreto que tuvo mayor efectividad en sus intereses comerciales. En el decreto del 5 de agosto de 1840 sobre la pesca en el mar territorial, el Gobierno del Gral. Gamarra planteó el siguiente considerando: "*Que la industria de las pescas de mar en las costas e islas de la república es una regalía exclusiva de los ciudadanos peruanos*". Y en base a ello decretó que la pesca podía ser ejercida solamente por los naturales del Perú. El mar territorial para esos efectos era de una legua desde la costa y siguiendo su contorno. El decreto, que era extenso y cubría los detalles necesarios para la debida protección de los intereses nacionales, también incluía a los buques balleneros extranjeros, que solamente podían entrar en los puertos mayores. La aplicación de este decreto, como los anteriores, requirió de un esfuerzo consciente por parte del Gobierno y no siempre fue respetado. La falta de medios para hacer respetar los intereses nacionales fue una de las motivaciones del general Castilla, Ministro de Guerra y Marina, para fortalecer la Marina del Perú.^{P2/212}

Fomento del comercio marítimo

Gamarra estaba preocupado por impulsar la economía del Perú de la mejor manera posible. Como ya vimos, se reglamentó la pesca en aguas peruanas, y para final de noviembre estaba listo para emitirse un decreto sobre el comercio nacional y extranjero.

Ya desde octubre de 1839 se habían abierto los puertos peruanos a los buques de bandera española. En enero de 1840 se había permitido que oficiales de la Armada, sin destino, pudieran navegar en buques mercantes y ahora, con la llegada de los buques de la Pacific Steam Navigation Company, era necesario legislar para fomentar el comercio nacional y extranjero que podría propulsar y ofrecer esta compañía y otras que podrían venir al Pacífico.

El presidente Gamarra, en uso de la facultad que le daba una ley del 29 de noviembre de 1839, promulgó, con fecha 30 de noviembre de 1840, un muy completo "Reglamento de Comercio Nacional y Extranjero". En él se declaraban puertos mayores a los de Arica, Islay, Callao, Huanchaco y Paita. Callao era el puerto de depósito para Perú y Arica lo era para Bolivia. Paita tenía un tratamiento especial que nos afectaría: Se permitía hacer reembarcos, lo que fue aprovechado temporalmente para usar a ese puerto como terminal Norte de la ruta de vapores de la Pacific Steam Navigation Company y reembarcarnos desde allí, en buques a vela como la goleta "Lord Abinger", la mercadería que transportaría esa compañía para y de Guayaquil. Para todo efecto práctico y de manera bien calculada, se convertía a Paita en puerto de depósito o de tránsito para el Ecuador, haciendo innecesaria la entrada de buques grandes a Guayaquil. Este punto no debe ser olvidado para

cuento tratemos sobre el servicio de la PSNC en el Ecuador, en la próxima parte. Los peruanos muy inteligentemente, al dar esa facilidad a Paita, le estaban quitando atractivo a Guayaquil, pues los vapores no perderían un día de entrada y uno de salida hasta ese puerto. ¿Y cual fue la reacción de las autoridades del Ecuador ante el peligro que se presentaba al comercio? Ninguna, y por la falta de acción o artículo periodístico al respecto, parecería que ni se enteraron de lo que estaba sucediendo... Veremos los efectos durante 1841, pero ni aún entonces se percataron las autoridades ecuatorianas de lo que estaba pasando.

La apertura de esos puertos mayores y una mayor flexibilidad en los puertos menores le permitiría a los vapores de la PSNC servir a muchos puertos en la costa peruana, haciendo así muy atractivo para esa compañía el servicio al Perú. Mientras tanto, en Ecuador queríamos cerrar dos de los tres puertos mayores por nuestra incapacidad para manejarlos adecuadamente y controlar el contrabando. Sólo el cierre de El Pailón se justificaba, mientras no existiera la carretera a Ibarra, pues sin ella era únicamente un puerto contrabandero.

En ese reglamento también se dieron disposiciones favorables para las embarcaciones balleneras y loberas (se sacaba piel, aceite y carne de los lobos de mar), lo que fomentó su ingreso a los puertos peruanos con absoluta preferencia a los ecuatorianos.^{P2/216}

Chile

Las relaciones del Ecuador con Chile en esa época se regían principalmente por la relación de los dos con Perú. Entre Ecuador y Chile de manera directa y exclusiva había poca relación y contacto, y el poco que había se limitaba a los intereses comerciales y políticos. En el comienzo del período, la relación peruano-chilena era muy estrecha, pues tenían el objetivo común de acabar con los restos de la antigua Confederación Perú-Boliviana, enemiga de Chile. Por la misma razón, la relación con el Ecuador no era muy cordial por causa del asilo político dado al general Andrés de Santa Cruz y sus seguidores, enemigos declarados de Chile. No olvidemos que la participación directa de tropas chilenas fue clave en la disolución de la Confederación que presidía el "Protector" Andrés de Santa Cruz.

Misión a Chile

El Gobierno ecuatoriano había mandado a Chile, una misión encabezada por un Señor Pallares. Como no obtuve acceso al archivo histórico de la Cancillería por cuanto estaba en proceso de reorganización en el tiempo que estuve realizando las investigaciones para este tomo de historia marítima, no pude enterarme del objeto de la misión encabezada por el Sr. Pallares. Lo que sabemos por carta de Rocafuerte a Flores, fechada 6 de mayo de 1840, es que: "... *la misión de Pallares no ha tenido el efecto que se esperaba, él ha sido recibido con mucha frialdad, como lo comprueba la misma carta que él me ha escrito, y como probablemente se lo comunicará a Ud. mismo en la correspondencia que dirige a Ud. y al ministerio.*

El orgullo del gobierno de Chile empieza a ser insufrible. ¿Creería Ud. que ha tenido el descomedimiento de dictar leyes a Bolivia, y de pretender que nunca se le devuelvan los bienes al general Santa Cruz; que a lo sumo y por última gracia se le deje el usufructo de ellos? En el delirio de su ambición y ciego de orgullo con el refuerzo naval de una fragata de guerra de 44 cañones, el estúpido gabinete de Santiago puede aventurarse a pasar a nuestro gobierno, notas que no estén conforme al decoro y dignidad, que tenemos derecho de exigir de todas las repúblicas de América, y si llegase ese caso, soy de opinión de contestar del modo más enérgico, y más propio de unos republicanos que nada temen, y que saben graduar lo que valen los fantasmos políticos de Chile. Para prepararnos a los futuros acontecimientos, sería muy oportuno, que abriésemos comunicaciones amistosas con los almirantes de los Estados Unidos, de Inglaterra, y de Francia; que los trajésemos a nuestros puertos, y que se interesasen en la justicia de nuestros procedimientos, en el caso de que Chile abusando de su efímera superioridad marítima, intentase molestarnos con el peso de su orgullo, y errónea política. El mal éxito de la misión de Pallares a Chile debe fijar nuestra consideración, y hacernos más cautos en nuestras relaciones exteriores (...) en la cuestión del reclamo de lo que nos debe el Perú, se pondrá por medio el gobierno de Chile, pidiendo la preferencia de pago...".^{P2/217} Rocafuerte, débil en cuanto a visión estratégica, juzgó muy mal a Chile, pues desde que obtuvo esa superioridad marítima, no la perdió más.

Los almirantes de las flotas extranjeras en la zona estaban más interesados en la protección de sus propios intereses y sus propias flotas mercantes para enemistarse con un país por otro. A ellos les interesaba estar bien con todos, hasta que alguien tocara sus intereses.

Llega y se incorpora la fragata "Chile"

A mediados de mayo llegó a Chile la nueva fragata de 48 cañones ordenada a Francia. Se la bautizó "Chile" y por algunos años fue el buque de guerra más poderoso de las armadas de América en el Pacífico Sur.^{P2/218} La "Chile" vendría a Guayaquil en 1841 como relevo a las otras naves de guerra de ese país que nos venían a hacer visitas periódicas por la presencia del general Santa Cruz.

Rocafuerte, haciendo gala de su falta de conocimiento naval y en vista de esa incómoda superioridad naval chilena, tuvo a bien decir en carta del 3 de junio: "*No pierdo de vista la construcción del barco de vapor, porque en caso de urgencia es una batería flotante, que vale más que una fragata de 44 cañones...*".^{P2/134} Rocafuerte se afanaba quitándole 4 cañones a la "Chile" y otorgándole una fuerza extraordinaria a un buque que, en el mejor caso, podría montar 4 cañones de a 24.

Ya vimos anteriormente sobre la visita de la goleta "Janequeo", pero repitamos el párrafo específico a la verdadera razón de su visita: "*La goleta de guerra Janiqueo llegó ayer de Valparaíso después de haber hecho escala en Arica y Payta, el objeto*

ostensible de su venida es el de ponerse a disposición del señor V. Lavalle para que regrese a Chile, pero su verdadera misión según dice, es permanecer sobre esta costa, y observar todos nuestros movimientos para ponerlos después en noticia del gobierno de Chile". Esto se decía el 10 de junio de 1840.^{P2/206}

La visita de naves de guerra chilenas sería constante con el fin de tratar de mantener controlado a Santa Cruz.

Capítulo 17 – España

España nos reconoce como República

Vimos en los antecedentes que a fines de 1839 el Gobierno ecuatoriano había enviado a España a don Pedro Gual, venezolano que había estado por muchos años al servicio de los intereses de las naciones que conformaron la Gran Colombia, con el fin de negociar con el Gobierno español el reconocimiento de la República del Ecuador. Gual tuvo éxito en su misión, y el 16 de febrero de 1840 se firmó el "*Tratado de reconocimiento de la independencia de la República del Ecuador por parte de la Nación Española*". Suscribió por España, don Evaristo Pérez de Castro y Coloma, presidente del Consejo de Ministros, entre otros cargos, debidamente autorizado por su majestad la reina viuda doña Cristina de Borbón, regente por su hija menor de edad, la reina Isabel II. Por el Ecuador suscribió don Pedro Gual, como ministro plenipotenciario ante Su Majestad Católica. El Tratado de 20 artículos estaba acompañado de dos declaraciones anexas que formaban parte inseparable del instrumento. Este Tratado estaba sujeto a la ratificación de estilo, para lo cual se daba un plazo de 14 meses.

Si bien el Ecuador se había independizado por la fuerza, este reconocimiento daba conclusión a ese estado de fuerza, pues ya no sería necesario para hacer respetar la independencia ganada.

Los puntos del tratado

El tratado estaba dirigido al restablecimiento de las relaciones políticas y comerciales dentro del nuevo estado de relaciones, como naciones independientes.

Los puntos principales del Tratado eran:

- Amnistía general a los nacionales de ambos países.
- Conservación del derecho a reclamar deudas legítimas y derechos adquiridos.
- Reconocimiento de las deudas registradas de tesorería contraídas por las autoridades españolas en los territorios de Ecuador hasta 1822.
- Devolución de bienes secuestrados o confiscados o indemnización por ellos.
- Límite de cuatro años para formular reclamaciones.
- Exención mutua de servicio militar o contribución forzosa.
- Libertad del tráfico de embarcaciones para lícito y libre comercio.

- Proceder, a la brevedad posible, a "ajustar y concluir un tratado de comercio y navegación fundado en principios de reciprocas ventajas".
- En caso de desacuerdo sobre los términos de este Tratado, no autorizar actos de represalia por mar o tierra sin haber presentado y haber sido negada memoria justificativa de motivos que funden la injuria o agravio.

Las declaraciones anexas ratifican lo acordado y comprometen a todos los nacionales de los dos signatarios. ^{P2/228 a 231}

Con la vigencia inmediata de este tratado por parte del Ecuador se esperaba un repunte en el comercio con España y Europa en general, repunte que sí se dió, pero no en la medida que se esperaba, que era de bonanza. Lo cierto es que España había encontrado sustitutos para la provisión de muchos de nuestros frutos y productos por el tiempo que se mantuvo rota la relación comercial. Restablecer esos lazos tomaría tiempo y mucho esfuerzo.

El mal uso de algo bueno

Lo que si se dio de inmediato fue un auge de reclamaciones y seis años después, luego de la revolución marcista, se descubrió que los artículos 5° y 6° del Tratado habían dado ocasión al negociado de papeles de deuda a fracciones de su valor real, con lo que se habían enriquecido funcionarios en posiciones de influencia que los habían cobrado, a través de testaferros, a su valor nominal. ^{P2/232} Por supuesto y como era de esperar, nadie fue sancionado por ello, pues el negociado se hizo dentro de la ley... Según Pedro Fermín Cevallos, hasta el presidente Flores se benefició de este negociado, y para ello cita de "El Nacional" N° 12 del 1° de junio de 1846. ^{P2/233}

Una Gracia de Su Majestad

Dos días antes de la firma del tratado, el 14 de febrero, don Pedro Gual le entregó a su homólogo don Evaristo Pérez de Castro una copia del decreto unilateral expedido por el Gobierno ecuatoriano el 27 de marzo de 1839, permitiendo la entrada a los puertos ecuatorianos de buques de bandera española. El conocimiento (formal y oficial) de este decreto agració a S. M. la Regente quién inmediatamente correspondió con un Real Decreto equivalente, de fecha 17 de febrero de 1840. ^{P2/238}

El segundo tratado

El 2 de junio don Pedro Gual firmaba el "Tratado de Comercio, Navegación y Consumo" que se había estipulado en el primer tratado. ^{P2/234 y 235} De la firma de este tratado no se enteraría en Ecuador hasta algunos meses después por razones del correo.

Rocafuerte se enteró de la firma del primer tratado el 1º de julio y así se lo comunica al presidente Flores: "Ud. recibirá por este correo la agradable noticia de que la España ha reconocido nuestra independencia, y que el famoso Gual ha celebrado con la reina Cristina un tratado de paz y amistad, que será seguido por otro de comercio. Ahora es preciso redoblar la correspondencia con el señor Ventura Aguirre Solarte, que es nuestro encargado de negocios en Madrid, y se halla por ahora en Londres. Este es un negociante de mucho influjo en España, y nos puede servir mucho en nuestras transacciones comerciales, tanto mejor, cuanto que una gran parte de su giro lo tiene aquí, en Lima, y Valparaíso".^{P2/62}

El Gobierno ecuatoriano se entera del 1º tratado

El Gobierno ecuatoriano recién se enteró de la firma del tratado del 16 de febrero, por correo recibido el 6 de julio procedente de la Legación en Madrid. El Ministro de lo Interior y Relaciones Exteriores se apresuró en notificar por circular de la misma fecha a los Gobernadores provinciales. Decía el Ministro: "Nada ha quedado por desear el Gobierno que en estos momentos rebosa de contento por un acto tanto mas plausible, cuanto que la República del Ecuador ha sido la primera en la América Meridional reconocida por la España (...) disponga se participe al público tan fausto acontecimiento...".^{P2/236}

En carta siguiente, del 15 de julio, don Vicente Rocafuerte comenta al Presidente que: "El tratado celebrado con España está muy bueno, y hubiera sido completo, si Roca y Cucalón no hubieran echado a perder el decreto que yo presenté, para que los buques ecuatorianos fueran recibidos en España como españoles; y los españoles en el Ecuador como ecuatorianos. Yo copié ese decreto del de Venezuela, y si lo hubieran admitido como yo lo di, nuestro cacao pagaría muy pocos derechos en los puertos de España, y ganaríamos mucho con ese comercio".^{P2/66} Parecería que el decreto del 17 dado por la Reina María Cristina no era suficiente para las aspiraciones del comercio, o en su defecto por alguna razón no lo recibieron al mismo tiempo que el texto del tratado.

El mismo 15 de julio el gobernador Rocafuerte ordena la publicación por bando de la fausta noticia del tratado y el programa de festejo ordenado por el Gobierno.^{P2/237}

Un poquito de espionaje comercial

Un documento muy interesante encontrado en la investigación es un informe de inteligencia enviado al Gobierno por parte de agentes en España. El informe es un "Extracto de varios informes evacuados en virtud de Real orden de 9 de enero ultimo sobre tratados con el Ecuador" y es muy detallado sobre la reacción del comercio en varios puntos de la península Ibérica al tratado. Cubre desde el 7 de marzo, hasta el 7 de julio, luego del segundo tratado.

La Junta de Comercio de Madrid se manifestaba "*enemiga de todo principio de igualdad*" y pensaba que las negociaciones se debían fundar en "*favores particulares para cada producto natural o manufacturado*". Consideraban que esos favores, una vez concedidos, debían alejar a toda competencia extranjera, lo que significa las otras potencias europeas. Los señores de la Junta también pensaban que Ecuador debía indemnizar a España por todos los monumentos que quedaban en su territorio, como iglesias, cuarteles, fuertes, y "*otros de utilidad y ornato público*". Al final de su representación la Junta cree que "*solo se sacará del reconocimiento el fruto filantropico y cristiano que ofrece el espectaculo de la reconciliacion de dos hermanos por largo tiempo desavenidos*". Con posiciones como esta el tratado no habría sido posible y afortunadamente el Gobierno español no las tomó en cuenta.

La Junta de Comerciantes de Cádiz fueron más realistas y comentaron la necesidad de igualar los derechos que pagan los buques españoles con los de los ecuatorianos. Esta era una posición práctica. Además, la Junta consideraba: "*El puerto de Guayaquil, tiene p^a. la navegación una ventaja que no se encuentra en el Perú, y demás costas hasta California, por q. hay allí mayor facilidad de obtener seguro retorno para consumos en la Península*".

La Junta de Santander pedía que se den beneficios en forma de protección o preferencias a los productos españoles por sobre los de otros países de Europa. Les satisface la idea de reciprocidad a los buques de ambas banderas y van más allá al sugerir que los buques ecuatorianos tripulados de acuerdo con las ordenanzas marítimas (las vigentes desde 1790), no paguen derecho alguno que difiera de los que pagan los españoles. Por supuesto que esperan reciprocidad. En cuanto a los derechos de los productos de importación, en ambos países se debe pagar como introducidos por buques nacionales.

La Junta de Cataluña fueron prácticos y directo al grano, y en pocas palabras manifestaron su opinión: Que exista total reciprocidad e igualdad.^{P2/227}

Como el tiempo era crítico para la ratificación del Tratado y los españoles no lo pondrían en vigencia hasta que eso ocurra. El Gobierno dispuso se traslade la ratificación por medio de un enviado especial. Para el efecto se escogió al coronel graduado Manuel Ignacio Pareja (sobrino del fallecido general de Marina Juan Ignacio Pareja Mariscal), quien ejercía entonces la Comandancia de Armas de la provincia de Guayaquil. Se tomaron las previsiones del caso y el Crnel. Pareja se hizo cargo de la delicada comisión en diciembre de 1840, quedando a la espera de la ratificación por parte del Congreso.^{P2/239} Pero el destino no permitiría que la misión se cumpla tal cual se la planificó.

Con esta interesante información para el comercio de Guayaquil cerramos la segunda parte de esta obra y pasamos a la tercera, correspondiente al año de 1841, uno de mucho interés, pues en él se concretó el inicio de la navegación a vapor.



Parte 3º - 1841

Logotipo del periódico "La Balanza"

Capítulo 18 - La situación del país

Los puntos de los informes presidencial y ministeriales relacionados con los varios temas de esta historia que se tratan por separado en esta parte, serán desarrollados en el lugar correspondiente. En este capítulo trataremos los puntos de los informes que son generales, aunque también relacionados con los temas.

La situación política

Las elecciones

El mes de noviembre de 1840 se habían realizado las elecciones de senadores y diputados para el Congreso extraordinario convocado para el 1° de diciembre de 1840 y el ordinario que se reuniría en enero de 1841. El congreso extraordinario de 1840 no se pudo reunir por falta de quórum para inaugurarlo. Su motivo de convocatoria había sido el conocer y ratificar los arreglos y tratados hechos con varios países, en especial los tratados con el reino de España, o autorizar al Presidente para que los ratifique. Al no poder reunirse, estos puntos quedaron para el congreso ordinario convocado para enero de 1841. Pero el manejuelo de las elecciones por parte del Gobierno, así como el trabajo de la oposición y los efectos de los esfuerzos de ambos grupos en la descalificación de algunos legisladores, llevarían a la disolución del Congreso Ordinario por falta de quórum. Luego de la disolución del congreso vendría un período de descontento público que se manifestaría con medida aparente, pero que hervía bajo la superficie. Este descontento marcaría el inicio del declive del floresanismo, pues los abusos del Gobierno, perpetrados con el fin de controlar la función legislativa, se sumarían a las aventuras bélicas del Presidente y las onerosas cargas económicas, camufladas de varias formas, que su administración imponía.

Las elecciones se habían realizado con anomalías en Manabí, Pichincha, Guayaquil y en especial en Imbabura y Cuenca, sufriéndose en esta última una abierta intervención del Cmdte. Gral. del Distrito de Cuenca, el general Antonio Guerra, quien también era candidato. Los funcionarios públicos habían ejercido presión para lograr la mayoría de votos a favor de sus allegados, el "Partido Ministerial". Las protestas de la oposición, el "Partido de la Oposición" también llamado a veces "Liberal" (aunque ese nombre no era aún el oficial de un partido), cayeron en oídos sordos. Aún así, en el resultado electoral la mayoría gubernamental era precaria y los opositores preparaban una estrategia para el congreso, por medio de la cual aspiraban revertir la mayoría oficialista. El no concurrir a la convocatoria de congreso extraordinario había servido para medir el equilibrio de las fuerzas políticas. La inhabilidad de reunirse de ese congreso por falta de quórum presagiaba un congreso ordinario tumultuoso.

El Congreso de 1841

El 15 de enero se reunió el Congreso y se eligieron de inmediato las dignidades, quedando estas así: En la Cámara del Senado, Dr. José Félix Valdivieso, presidente; Sr. José Modesto Larrea, vicepresidente; Sr. Antonio Pallares Martínez, secretario. En la Cámara de Diputados, Sr. José Pío de Escudero, presidente; Crnel. José María Villamil, vicepresidente; Dr. Manuel Bustamante, secretario.

El historiador Gustavo Vásconez Hurtado dice que el Congreso se instaló el día 13 de enero,^{P3/1} pero todas las demás fuentes, incluyendo las que resumen el trabajo legislativo, dicen que fue el día 15 de enero.

Desde el primer momento, como dice Pedro Fermín Cevallos en su Historia del Ecuador, " ... quedaron claras y patentes las intenciones de muchos de los Diputados para devorarse unos á otros".^{P3/2} Y en efecto, el Congreso no prosperaría. Pero antes de las calificaciones de los senadores y diputados, el Congreso debía, como en efecto lo hizo, recibir el informe de rigor del Presidente y de los Ministros Secretarios de Estado, de acuerdo al artículo 70 de la Constitución. Una vez que conozcamos lo esencial de esos informes, seguiremos los eventos principales de la disolución del Congreso.

El mensaje del Presidente

El Presidente empezó su mensaje diciendo: "*Doy gracias a la Divina Providencia por los bienes de la paz que ha dispensado a la República; y os congratulo por vuestra feliz reunión, bajo los auspicios de la tranquilidad y el órden, y de la paz exterior que hemos sabido cultivar y sostener por medio de nuestras frances y amigables relaciones*".^{P3/6 y 7} Según Gustavo Vásconez Hurtado, "*El 15 de enero de 1841 el Presidente leyó su Mensaje, trazado en términos concisos inherentes al lenguaje castrense de su autor. Se refirió al tratado de paz y amistad suscrito con el Gabinete de la monarquía española bajo los principios liberales de la época y un tratado de comercio y navegación*".^{P3/1} El periódico "La Balanza" cita así al presidente: "*Grato y satisfactorio debe sernos que las principales potencias europeas, y muy especialmente la Monarquía Española, nos hayan dado pruebas claras de buena inteligencia, y aun de consideracion y aprecio. La Gran Bretaña y la Francia mantienen sus agentes en nuestro territorio, los cuales se esmeran en acreditarnos la benévolam amistad de sus gobiernos. Sin embargo, no ha sido ratificado todavia el tratado de 1839, celebrado con la Gran Bretaña, ni se ha concluido el que fue iniciado con la Francia en aquel año. == Despues de consideraciones detenidas cree el Poder Ejecutivo, que con excepción de la España, á quien pudiéramos hacer concesiones especiales, todas las demas naciones deben ser igualmente favorecidas en los tratados públicos (...) Me es mui honroso someter á vuestra aprobacion el tratado de paz y amistad celebrado con la Monarquía Española, y el de comercio y navegacion, que comprende una convencion consular. Por el primero de estos tratados se reconoce de un modo solemne la soberanía del Ecuador, sin condiciones que mengüen nuestra gloria, y*

sin gravámenes que menoscaben nuestras rentas (...) Las obligaciones que hemos contraido (...) no pueden ser ya gravosas á los pueblos (...) Por tanto, os pido vuestro asentimiento para poder prestar las ratificaciones...".^{P3/7} Las obligaciones "no gravosas" a las que se refiere el Presidente se convertirían en pocos años en un sonado escándalo, por el cual se acusó de enriquecimiento, a costa del erario nacional, al mismo Presidente y varios funcionarios públicos que habían comprado las "obligaciones" con descuento y las redimieron a la par. Esta acusación, hecha luego de la revolución marcista, quedó, como todo lo relacionado a corrupción, eventualmente en el olvido.

En la parte concerniente al conflicto de Nueva Granada, el Presidente fue muy cauto y no definió posiciones en cuanto al tema fronterizo, aunque sí se refirió a la apertura de negociaciones sobre el tema.^{P3/1 y 7} Señaló su parecer de que el ejército regular debía mantenerse al nivel de fuerzas necesario para garantizar la seguridad de las fronteras Norte y Sur, pues no se las podría defender con reclutas o milicias.

^{P3/6}

El informe del Ministro del Interior y RR. EE.

Don Francisco de Marcos presentó su informe el 18 de enero de 1841.^{P3/9}

En su informe trata de la publicación del Registro Auténtico Nacional, con origen en decreto legislativo del 23 de marzo de 1839, y su publicación regular desde enero de 1840. Este registro daría facilidad al conocimiento de las leyes y decretos. El Ministro toca el espinoso tema de las Asambleas Electorales primarias de 1839, las cuales trajeron algunos problemas y consultas con las autoridades judiciales y jurisdiccionales (gobernadores), así como las Asambleas Electorales que se reunieron en noviembre de 1839, que también trajeron problemas y consultas. De las fallas de las mismas leyes que sirvieron para esas asambleas electorales se derivarían los problemas de las elecciones de 1840, que llevaron a la disolución del Congreso de 1841 y las frustraciones políticas que resultaron de ello.

Sobre las relaciones con México, el Ministro informa que el 31 de mayo de 1839 ratificó el Gobierno ecuatoriano el tratado de paz, amistad, comercio y navegación que se había firmado el 21 de junio de 1838. Sin embargo, el 13 de abril de 1840 se recibió notificación del Gobierno mexicano que el Congreso de la nación no había aprobado el artículo 5º del mismo. El Ministro pide al Congreso resolver si se debe proceder a nuevas negociaciones o se acepta la exclusión de ese artículo.

En cuanto a las relaciones con Gran Bretaña, el Ministro informa que si bien el tratado con ese reino fue ratificado por el Gobierno ecuatoriano, el mismo llegó a Londres una vez expirada la fecha máxima de canje, por lo que todo quedó anulado. Sin embargo informa, "*Desde 19 de diciembre último fue reconocida y admitida cerca del Gobierno una Legación Británica, para concluir y firmar una convención de aquellas que promueve la civilización del siglo*".

Esta Legación, encabezada por el cónsul general de Su Majestad Británica, don Walter Cope, tenía que negociar con prioridad un tratado sobre el tráfico de esclavos en que G. B. estaba empeñada, pues enmendando su pasado, había tomado como suya la misión de terminar con el inhumano tráfico de esclavos. En Ecuador regía la ley de julio 25 de 1821 que mandaba la abolición gradual de la esclavitud. El tratado que deseaba firmar G. B. prohibía el tráfico de esclavos en los buques mercantes y navales de ambos países. El Ecuador, por entonces con deseos de parecer un país avanzado en cuanto a la civilización, acogió con agrado la propuesta de G. B. y el tratado que prohibía el tráfico de esclavos se firmó el 24 de mayo de 1841. Sin embargo, el tratado era para la introducción de esclavos desde el extranjero, pero no se incluía el tráfico interior dentro del territorio ecuatoriano. También se excluía el tráfico autorizado por ley del 26 de septiembre de 1830, que permitía la introducción de esclavos desde los puertos del Pacífico, con destino a empresas agrícolas y minerales. El tratado en realidad lo que hacía era autorizar a los buques británicos a interceptar legalmente todos los buques que ingresaran al Ecuador y revisarlos en búsqueda de esclavos para liberar (u otras cosas de su particular interés). En teoría, la Marina del Ecuador estaba facultada para hacer lo mismo... con nuestro único buque de guerra, la goleta "Diligencia".^{P3/17}

En la parte final de su informe el Ministro del Interior nos presenta un cuadro con la población del país hasta finales de 1840, cuadro que sintetizamos a continuación:

Provincias:	Cantones	Parroquias	Población	Total
Quito	4	81	213.251	
Chimborazo	4	43	124.209	
Imbabura	3	34	89.970	
Guayaquil	5	27	41.723	
Manabí	3	5	23.641	
Cuenca	3	34	109.083	
Loja	2	22	41.090	642.967

El informe del Ministro de Hacienda

El ministro, don Luis de Saa, rindió su informe el día 20 de enero y en él dice lo siguiente: *"No es mi intencion lisonjear vuestro patriotismo presentandoos un cuadro satisfactorio de nuestras rentas; mas no por esto dejaré de manifestaros que se han hecho con regularidad i la posible exactitud los gastos comunes, i que todos los empleados han percibido religiosamente sus medios sueldos, hasta que por circular de 4 de agosto del año anterior, se les mandó pagar los dos tercios. El aumento considerable en los productos de algunos ramos de ingreso, el sistema de economía que ha adoptado el Ejecutivo, i las reducciones hechas por él, en virtud de las facultades que le concedió la legislatura del año de 1839, han producido este resultado favorable".*^{P3/10}

Si examinamos las cifras que da el Ministro, veremos una de las razones por las cuales se acusaba al Gobierno del General Flores de militarista:

Sueldos políticos: 130.184 pesos 3 5/8 reales

Sueldos militares: 298.179 pesos 0 ½ reales

Si comparamos el rol de los sueldos políticos versus los militares, tenemos una diferencia que demuestra un rol militar de más del doble del civil. Ante esta realidad no podemos evitar recordar las primeras palabras del Presidente en su mensaje a este Congreso, que se referían al estado de paz de la República.

El informe del Ministro de Guerra y Marina

El ministro, general de brigada Manuel Matheu, rindió su informe al Congreso el día 20 de enero.^{P3/11} El ministro Matheu era una persona mayor y enfermiza, por lo que gran parte del tiempo de su gestión el cargo fue desempeñado interinamente por el capitán de navío Juan Hipólito Soulín, oficial de origen francés que había servido bien y fielmente al general Flores, y lo continuaría haciendo por algunos años más. Por lo general, al referirse a Soulín lo titulan coronel, a la usanza de la época, pero él era marino. El CPNV Soulín era Oficial Mayor del Ministerio.

El ministro Matheu, en el primer párrafo de su informe dice: "*Poco ó nada podria añadir á lo que dijo mi predecesor á las HH. Cámaras de 1839, pues aun existen en parte, los obstáculos que entonces se indicaron, para el acertado y pronto despacho del ramo militar*". El Congreso del 1839 no había resuelto los pedidos del Ministro para arreglos en el ramo militar y continuaban vigentes las leyes que se creía necesario reformar. En cuanto a esto, el Ministro dijo: "*En la ley orgánica militar, se notan diversos vacíos, que entorpecen con frecuencia la marcha de la administracion; y el Poder Ejecutivo desea tener reglas fijas, a fin de dictar con seguridad y rectitud, sus resoluciones gubernativas*". Para el efecto se estaba redactando un proyecto con los cambios que se creían necesarios, proyecto que se pensaba enviar al Congreso en breve para su consideración. Continúa el Ministro: "*El Ejército ha permanecido intacto, y sin que en nada se hubiesen alterado las disposiciones de la ley orgánica militar hasta el 21 de julio del presente año, en que fue preciso aumentarlo para la propia seguridad de la República; pudiendo asegurar á los representantes del pueblo, que este aumento se verificó con la mas escrupulosa economia, elevando la fuerza á lo estrictamente necesario, y a las ecsijencias que las circunstancias presentaron*". Sin embargo, como hemos visto, el rol militar era más del doble del civil, lo que convertía a la clase militar en la más importante, en cuanto a montos, de los empleados del Estado, lo que a su vez la hacía una pesada carga para un país que estaba recién dando sus primeros pasos y contaba con insuficientes ingresos fiscales.

El Ministro se quejó de que la ley de conscripción había presentado inconvenientes en su ejecución a nivel nacional, con el consiguiente déficit de reclutas. Pide al Congreso tomar las medidas para allanar los problemas, pues una recluta efectiva era necesaria para reemplazar las bajas en el Ejército.

El Ministro también informó que la fábrica de pólvora de Latacunga estaba en una situación estable, sin mejora o decadencia. Había provisto al Estado de 50 quintales de pólvora de variada calidad durante el año anterior y consideraba que si la fábrica no tenía mejora, esto se debía a la elaboración clandestina y contrabando de ese producto, que se daba sin control alguno. La operación arrojaba un déficit que el Ministro trató de justificar muy imaginativamente.

El Ministerio entre Matheu y Soulín

Como hemos observado, el ministro Matheu estaba delicado de salud y el Oficial Mayor, el CPNV Soulín se hacía cargo del Despacho con cierta frecuencia. Un caso de estos se dio el 5 de junio y lo citamos como ejemplo del proceso que se daba en el reemplazo del titular. El mismo Ministro pasaba una circular a sus subalternos, los comandantes generales de los tres Distritos militares, anunciando su retiro temporal: "*Hallandose el que suscribe gravemente indisposto de su salud, y en la imposibilidad absoluta de atender á los importantes negocios que le están encomendados, S. E. el Vicepresid^{te}. de la Rep^{ca}. encargado del Poder Ejecutivo, ha tenido á bien disponer q. el Señor Capitán de Navio, Juan Hipolito Soulín, oficial mayor de este Ministerio, se encargue del despacho, desde esta misma fha., durante los pocos días que puede necesitar p^a. restablecerse de sus males*".^{P3/18} Soulín, quien fue subalterno de Leonardo Stagg a bordo de la fragata "Colombia", era aparentemente un excelente oficial administrativo, aunque también figura en el mando en el combate de Bahía de Caráquez. Debe haber sido un hombre muy diplomático para hacer frente a situaciones delicadas, pues siendo capitán de navío, en el puesto que ocupaba interinamente estaba jerárquicamente sobre tres generales y uno de ellos, Stagg, su ex comandante.

Finalizados los informes...

Una vez presentado el informe del Ministro de Guerra y Marina el 20 de enero, el Congreso entró de lleno en la calificación de sus miembros y la batalla política que llevaría a su disolución. Los historiadores Pedro Fermín Cevallos,^{P3/2} José Le Gouhir Raud,^{P3/3} Gustavo Vásconez Hurtado^{P3/1} y Jorge Villalba, S.J.^{P3/6} han tratado con detalle lo ocurrido en el Congreso en cuanto a esta situación y sus análisis los usaremos aquí, pero comenzaremos citando a Mark Van Aken,^{P3/4 y 5} quien hace una síntesis de lo ocurrido. "*Cuando los miembros del Congreso se reunieron en enero de 1841, esta vez en una sesión ordinaria, parecía al principio que la dificultad podía ser superada, pero la oposición, dirigida por los clérigos, objetó las credenciales de los diputados y senadores de Cuenca, diciendo que el gobierno había manipulado las elecciones mediante fraude e intimidación. Las pruebas eran tan fuertes que ambas cámaras, a pesar de que la mayoría estaba a favor del gobierno, votaron a favor de la anulación de las elecciones cuencanas. La anulación de las elecciones de Cuenca produjo inmediatamente una crisis legislativa, porque dejó a ambas cámaras sin quórum. Durante más de un mes los*

senadores y representantes floresanos trataron de lograr el quórum, pero los congresistas de oposición, algunos de la provincia del Pichincha, rehusaron asistir al Congreso para constituirlo. El Presidente, por su parte, rechazó una solicitud de la legislatura para que se ordenaran nuevas elecciones en Cuenca con el fin de disponer del número necesario de legisladores para reunir el quórum. El General (Flores) presentó una serie de razones legales contra nuevas elecciones, pero sus argumentos sonaron a vacíos porque él había condonado los votos obviamente ilegales de soldados analfabetos. Cuando el Congreso de 1841 finalmente se disolvió sin haber logrado reunir el quórum, los opositores políticos culparon al presidente del 'escándalo' e insinuaron fuertemente que la continuación de su mandato era inconstitucional. Flores reaccionó diciendo que la defunción del Congreso era el resultado de la cancelación desafortunada de las elecciones de Cuenca, a la cual se había opuesto. De esta manera, implicaba que era un caso de suicidio legislativo, no de asesinato por parte del Ejecutivo. En las acusaciones y contrarréplicas, un observador objetivo hubiera notado hipocresía e intransigencia de ambos lados".^{P3/15} Este análisis de Van Aken es muy acertado y ha sido realizado tomando en cuenta un cúmulo de documentación primaria.

Nuestros historiadores nacionales, en sus análisis, inevitablemente se han dejado llevar por sus simpatías políticas y sus sentimientos personales hacia el general Flores, y es por esto que he citado primero a Van Aken, quien es muy neutral en sus análisis.

Pedro Fermín Cevallos, contemporáneo de los eventos que relatamos, registró los hechos, pero con cierta inclinación hacia el "partido ministerial". Tanto la Cámara del Senado como la de Diputados habían entrado ya a tratar sobre reclamos de nulidades en las elecciones cuando se trataba de la calificación de los senadores y diputados. Ya se habían discutido los puntos relacionados con las elecciones de Pichincha, Imbabura, y Manabí, las que se declararon válidas; pero cuando llegaron a las de Cuenca, donde se acusaba al general Antonio Guerra, comandante general del Distrito de Cuenca, de haber ejercido coacción y violencia para lograr resultados favorables, la situación se entrampó, pues las elecciones fueron declaradas nulas. Esa nulidad descalificó automáticamente a los representantes de Cuenca y al declararse su nulidad antes de haber sido calificados los senadores y diputados de Guayaquil, ambas cámaras se quedaron sin quórum para calificarlos. Sin los representantes de Guayaquil no había quórum y por tanto no había Congreso. Veamos lo que escribe en las partes medulares: "*Ocupémonos solo en las elecciones de Cuenca, en mala hora anuladas, y que brotaron consecuencias de mucho bulto. De las pruebas presentadas para pedir la nulidad de ellas, resultó que reunidos los electores en las vísperas de las elecciones, por la noche y en la Comandancia General en que estaban á la cabeza de esta oficina el General Guerra y el Gobernador de la provincia, esto es las dos primeras autoridades del Distrito y de la Provincia; les presentaron la lista de los que debían ser elegidos diputados: que al día siguiente, cuando ya los electores obraban con tales, se les*

obligó á que diesen firmadas las papeletas. A causa de haber resultado en blanco una de ellas: que con tal motivo, uno de los escrutadores y el escribano que autorizaba el acto vieron la firma de los electores, y las enseñaron á los otros tres escrutadores y al Presidente de la asamblea, quien era nada menos que el mismo Comandante General, y quien indiscreto, ocupaba el primer lugar entre cuantos debían ser nombrados Senadores; y que algunos electores se expresaron, acabado el acto, diciendo habían tenido que sufragar por aquella lista, por librarse de los disgustos que naturalmente les ocasionaría el Comandante General y el Gobernador (el general Guerra se defendió de estas acusaciones después y resultó de las evidencias que nada había sucedido, ¡en situación muy parecida a las que ocurren actualmente en el siglo 21!). Descalificados ya los representantes cuencanos, se buscaba un mecanismo para calificar a los de Guayaquil y devolver el quórum: "En la de Diputados donde no se habían calificado todavía los de Guayaquil, se propuso que se hiciera la calificación, no colectiva, sino individualmente, para que así pudiese tenerse la mayoría respectiva; y fue rechazada la proposición por los de esta provincia, y hasta protestada caso que se tratase de obligarlos á concurrir con sus votos. Manifestaron que estaban en la necesidad de sujetarse á las mismas formalidades con que se había procedido respecto de los de otras provincias; esto es, separándose todos de la cámara mientras se trataba de su calificación, no individual, sino colectivamente, y lo manifestaron con muy buenas razones. Los Diputados de Guayaquil estaban en su derecho es la verdad, á pesar de cuanto dijeron, los que los contradecían, y lo sostuvieron como convenía á la propia decencia de ellos, y aun el decoro de la cámara, que también estaba en el caso de ser consecuente con sus actos anteriores. Resuelto el punto de que no había como calificar á estos Diputados, el mal vino á hacerse irreparable. Entonces se comprendieron las consecuencias que iba á brotar la nulidad de las elecciones de Cuenca; entonces se temió la disolución del Congreso; entonces los agitadores de ella vieron azorados el abismo que iba á abrirse y á tragarse las instituciones, dejando expuesto el orden constitucional... Culpóse, lo que fue peor, al Presidente de la república de haber dado margen para estos resultados, y que lo había dado con siniestros, aunque lejanos fines. Así podrá ser; mas es acusación que solo podría sostenerse echando al fuego cuantos documentos obraron entonces y que demuestran lo contrario. Anuladas ya las de Cuenca, cuantas sesiones se tuvo en todo el Febrero y en los primeros días del Marzo, se emplearon en afanes de conservar el Congreso que estaba ya al disolverse". Como en efecto ocurrió inevitablemente el 3 de marzo. Eso sí, la Cámara de Senadores "Exortó al Presidente de la República á que, si lo tuviere á bien, convocase un Congreso extraordinario para que removiera las dificultades en que se había hallado el ordinario de 1841, hiciera continuar el orden constitucional y atendiera á las necesidades de los pueblos". Cevallos concluye el episodio muy lúcidamente: "En resumen, la imprevisión de la Cámara de Diputados fue la causa de haber quedado sin quórum para la continuación de

sus trabajos: el Poder Ejecutivo, á quien no convenía tener en contra la mayoría de ese Cuerpo, se aprovechó con destreza del mal sistema eleccionario de entonces y se convino, en desquite, con que se disolviera el Congreso; y la Cámara del Senado influida por el Señor Valdivieso, el Presidente de ella, lo declaró disuelto. Si estas tres entidades procedieron con rectitud en tales y cuales actos, también se extraviaron en otros y en las tres, juntamente, escaseó la templanza, esta dote menos deslumbradora que la del entendimiento, acaso valiendo más".

Entre Cevallos y Van Aken tenemos una idea muy clara de lo ocurrido, pero Le Gouhir nos hace una observación de mucho valor político que no habían formulado los demás: "*el espíritu de partido volvió a desterrar la concordia y la fraternidad*". El Dr. Jorge Villalba, S.J., estudioso de la vida del general Flores, concuerda con los anteriores y añade el aspecto humanista del Presidente, quien consideraba que los indios estaban injustamente discriminados con impuestos de los que los blancos estaban exentos. Villalba, en su historia sobre Flores nos da el meollo de la respuesta del Congreso, por boca del Presidente del senado, al informe presidencial: "*El Senado ha oido leer con mucho agrado el mensaje de V. E. (...) la política prudente y sabia al reunir los dos partidos; conducta tan magnánima le hace merecer bien de la patria...*".^{P3/6} El presidente del Senado, José Félix Valdivieso, ofreció al Presidente tomar en cuenta sus sugerencias en las deliberaciones de la Cámara, mas no sería posible por las causas ya conocidas.

Si nos quedara duda alguna sobre el criterio de los historiadores que han analizado esta situación, el periódico La Balanza^{P3/7 y 8} hizo algunas publicaciones en que el editor, Irisarri, se preocupó por que el asunto quedara claro para los lectores.

La disolución del Congreso hirió a la democracia, pues lo observado por el Senado antes de auto-disolverse era muy cierto: El ejecutivo estaba perdiendo legitimidad, pues a partir de la fecha prácticamente no se contaba con poder legislativo para avalar sus actos de acuerdo con la Constitución. La oposición estaría en libertad de cuestionar todo acto gubernativo y de acusar al Presidente de dictador.

Entre los asuntos relacionados con este congreso y sus secuelas veremos algunas relacionadas con el tema de esta historia.

Entre los senadores electos de Manabí se encontraba el comandante general del Distrito de Guayaquil, Gral. Tomás Carlos Wright. Como tal había recibido 400 pesos de la tesorería de Manabí pero no pudo cumplir su función por un accidente que lo obligó a regresar a Guayaquil. Por ello, se habían iniciado gestiones para cobrárselos. El Ministro de Guerra y Marina intervino ante el Ministro de Hacienda para que disponga a la Tesorería de Manabí que no se le pida la devolución. Con fecha 9 de marzo el gobernador de Manabí, Juan Antonio Menéndez, dice quedar

instruido de la resolución superior en el sentido de que no se le exija al Gral. Wright la devolución de los 400 pesos.^{P3/13}

El 13 de marzo, en la edición N° 24 de La Balanza, una mayoría de los electores de Cuenca protestan que ellos sufragaron de su "*libre y espontánea voluntad*" con la intención de revalidar la elección de Diputados. Pero ya era muy tarde...^{P3/14}

El 12 de abril de 1841 el presidente Flores emitió un manifiesto a la nación en relación con la disolución del Congreso. En el manifiesto el Presidente se justifica plenamente de acuerdo con su criterio y echa toda la culpa a los Diputados. Pero lo importante de este manifiesto está en su parte final, pues en ella dice lo que hará a partir del momento en cuanto a la administración del país: *"En tal estado, el Poder Ejecutivo se promete marchar imperturbablemente por la senda que le han trazado la Constitución y las leyes, sin dejar por esto de proveer á las necesidades mas urgentes de la República, como se lo ha pedido el Senado, y como es de su deber, el cual le fuerza á sacrificarse por la existencia política de la Nacion, y por el mantenimiento de la paz y del órden interior, que es la primera necesidad de todas las sociedades humanas y el bien que anhela el Ecuador. Firme en los principios que ha proclamado y sostenido invariablemente su administracion, continuará esta siendo franca y moderada, prudente y conciliadora; mas al mismo tiempo, será firme é incontrastable contra aquellos que busquen pretestos para subvertir el órden, ó para estraviar la opinion de los pacíficos pueblos. Y felizmente cuenta el Poder Ejecutivo con el firme apoyo de todos los hombres de influjo, los verdaderos patriotas, y con el de la fuerza material que tantas pruebas ha dado de lealtad y de bravura. Bien conocido por fortuna, y en épocas notables, no necesito hacer vulgares protestas de no retener el mando un dia mas de aquel en que termina el periodo de la presidencia que se me confió. Este dia llegará, como llegó el 10 de setiembre de 1834; y yo descenderé del puesto, á donde me han elevado los votos espontáneos de mis conciudadanos, para dar nuevas pruebas de obediencia y sumision al majistrado que se elija, como lo dí en el periodo de 35 á 38. Entónces me gozaré por segunda vez en el ejemplo mas digno de imitarse por los que aspiran á ser libres y felices, - el de vivir sometido á las autoridades constituidas".*

P3/16

De esta manera el presidente Flores dijo al país que continuaría su mandato de la manera más apegada a la Constitución, pero que no rehuiría tomar las medidas que las circunstancias exigieren. Esta declaración era especialmente importante para la política exterior. El país no podía parecer débil ante vecinos que se mantenían en un estado de belicosidad interna que podía fácilmente trascender sus propias fronteras.

Pero regresando a la provincia de Guayaquil, el gobernador encargado, don Juan Francisco Bernal, no tenía reparos en hacer críticas a fallas en la administración del

gobernador propietario, don Vicente Rocafuerte. Esto lo vemos en una Junta de Hacienda de Guayaquil realizada el 8 de enero de 1841. El Gobernador encargado pidió un estado de los bienes del Estado en los almacenes de guerra de la provincia, pero no se lo pudieron presentar porque no se había formado. El tener ese estado al día era una de las responsabilidades del Gobernador. En la Junta se dice: "*El Sr. Gobor. espuso que con motivo de haberse impuesto cuando se hizo cargo de la Gobernacion que esta no tenia conocimiento alguno de los enseres y propiedades correspondientes al Erario y que consistian en los Almacenes de Guerra que habia en esta Plaza sin embargo de ser de particular encargo de los Gobernadores esta instruccion; oficio al Sr. Comandante Jeneral del Distrito haciendole presente esta atribucion y que en su virtud dispuciese que el Guarda Almacenes de Artilleria pasase mensualmente á la Gobernacion un Estado que comprehenda las entradas, salidas y ecsistencias de los efectos que están á su cargo; que el Sr. Comandante General se sirvió contestar que asi se verificaría, como en efecto se ha empezado á practicar...*".^{P3/153} Esto era una crítica a la administración de don Vicente Rocafuerte, pues no se había preocupado de mantener al día una información vital para la defensa del puerto. O en su defecto, ¿confiaba tanto en el Gral. Wright que no consideró necesario pedirlo? Pero por lo que vemos, el Gral. Wright tampoco la había pedido, de tal manera que nadie de peso político sabía de manera actualizada lo que había en los almacenes de guerra.

Rocafuerte de regreso y en el cargo

Luego del fracaso del Congreso, el gobernador Rocafuerte escribe al presidente Flores, el 10 de marzo, una vez de regreso en Guayaquil y posesionado nuevamente de la Gobernación: "*Ya me tiene Ud. en posesión del gobierno, y siento decir a Ud. que en punto de rentas esto está malo, malísimo, y lo que es peor, sin esperanzas de mejorar de suerte, si no se cierran prontamente los puertos del Paylón y de Manabí. No hay un buque en la bahía, no hay entrada de embarcaciones, desde hace un mes, el comercio está paralizado, las quiebras se suceden, Miguel Andrade, cuñado de V. R. Roca ha hecho bancarrota, no hay por consiguiente quien quiera prestar dinero, y todo está dado al diablo. En estas circunstancias han llegado libranzas por la suma de 6.399 pesos que el ministro de hacienda ha girado contra esta tesorería, las he aceptado, solo por sostener el crédito del gobierno (...) Es mi deber sacar a Ud. de la ilusión en que está, de que esta provincia puede dar, en invierno, un contingente de 6.000 pesos mensuales (...) He hecho el balance de todas las entradas, he visto las liquidaciones de la aduana, he conferenciado largamente con J. M. Santistevan, y el resultado de mis averiguaciones, es que el contingente que se ha de remitir a Quito, no puede pasar de la suma mensual de 2.000 pesos (...) Por este correo, digo al ministro de hacienda, que en lo sucesivo, solo cuente con un contingente de 2.000 pesos mensuales, y que no podrán ser aceptadas las libranzas que él gire contra esta tesorería (...) Roca no se cansa de hacernos, bajo de cuerda, una guerra horrible,*

echa diariamente pestes contra Ud. contra mí, y contra todos nuestros amigos...".

^{P3/34} Como se ve claramente, la situación política y económica era muy mala y no habían perspectivas de una mejora a corto plazo.

Los vaivenes de la política

En este punto saltaremos a la visión que se tuvo de la situación política al terminar el año de 1841 y dejaremos que sean las palabras del historiador Gustavo Vásconez Hurtado las que nos proyecten al momento: "Si los vaivenes de la política desfavorecieron al Ecuador (en 1841) no se puede afirmar enfáticamente – como lo ha hecho algún historiador – que la política del General Flores fuera definitivamente desacertada, puesto que su máxima aspiración fue defender el territorio ecuatoriano y hacer respetar los derechos adquiridos por la herencia colonial y para ello no escatimó ningún recurso, contribuyendo con su persona y con su espada para llevar a cabo tan elevados propósitos. No se debe desconocer que las condiciones imperantes no fueron propicias para el Ecuador y representaron gastos ingentes. Pero no se puede atribuir un precio al resguardo de la soberanía nacional y a la aspiración de legitimar sus derechos conculcados hasta hoy por la falacia y la ambición ilimitada de los Gobiernos del Perú".^{P3/32}

El presidente Flores preocupado

La delicada situación política que se derivó del fracaso del Congreso de 1841 se mantuvo durante todo ese año y, aunque aparentemente estabilizada, se agravaba, como lo vemos en palabras de Mark Van Aken: "A fines de 1841 y a principios del siguiente año, el presidente Flores tenía razones suficientes para sentirse preocupado y profundamente desanimado. El deprimente cuadro de los fracasos en la política exterior ciertamente no se aliviaba con las noticias internas. Con el inicio de una vociferante oposición política, la disolución del Congreso de 1841 y la actitud amenazadora de Rocafuerte, prominente dirigente de la comunidad mercantil y gobernador del Guayas, Flores se pudo dar cuenta de que su política de unidad nacional era un fracaso. Para un militar como Flores, que aspiraba a realizaciones brillantes, fue profundamente decepcionante enfrentarse con sus propios desengaños tanto en los asuntos externos como en los internos".^{P3/33}

Lo que Van Aken nos proyecta es una progresiva decepción del Presidente con el cargo, lo que nosotros creemos fue uno de los factores que lo llevaron a capitular luego de los combates de la Elvira, en 1845. Sin embargo, nosotros creemos que el Presidente se engañaba a sí mismo porque, como muchos políticos, veía sus actos con la óptica de quien no se equivoca y cree hacer siempre lo conveniente.

El deterioro administrativo causado por el mismo Flores

Los instintos militares del presidente Flores lo llamaban permanentemente. Los problemas de Pasto eran lo que el Presidente consideraba una magnífica

oportunidad para recuperar territorios perdidos en las negociaciones diplomáticas sostenidas al nacimiento de la República.

Al igual que en las épocas de la independencia, Flores consideraba crucial para el éxito de las operaciones militares el estar presente en el campo de batalla. Por ello, ya en 1840 había encargado el poder ejecutivo por casi seis meses, desde mayo a noviembre, para atender personalmente la situación al norte del Carchi. La repetición de los acontecimientos en Pasto lo llevaron, en el año 1841, a encargar nuevamente el poder ejecutivo al vicepresidente, don Francisco de Aguirre Mendoza. Pero las circunstancias de 1841 eran distintas a las de 1840. El país estaba pasando por una situación más crítica.

Desde el 10 de abril hasta el 19 de noviembre, Francisco Aguirre ejerció el poder ejecutivo. Los dos gobernadores de las provincias más influyentes le increpaban constantemente al Presidente por su ausencia y el abandono de la administración del país en manos que ambos consideraban incompetentes. Rocafuerte tenía una forma de ver la situación y la veremos en el desarrollo de esta historia en los varios puntos que tocaremos. El coronel Adolfo Klinger, gobernador de la provincia de Quito, al estar más cerca del poder ejecutivo, tenía una visión tal vez más clara y directa, por ello es conveniente que conozcamos, íntegra, una comunicación que envió al Presidente el 6 de julio de 1841:

"Con una satisfacción bien grande he visto por sus cartas de fecha 29 del anterior y 1º del corriente, que lo que se hizo con el Sr. Cuervo ha merecido su aprobación y que Ud. tomó la excelente medida de mandar al Coronel Villamil a Popayán. Ya, mi general, llegó el caso de que sin pérdida de tiempo se haga lo posible para poner un término a la situación en que nos hallamos, pues a falta de ello es difícil que esperemos consecuencias ventajosas.

Me es muy sensible el verme precisado a hablarle siempre de cosas poco halagüeñas; pero mi general, aunque yo fuera menos interesado en todo lo concerniente a Ud., soy demasiado su amigo para no hacerlo con toda sinceridad. En los anteriores correos me retraje de escribir directamente a Ud. por no molestar su atención con el triste cuadro de nuestros negocios en esta y preferí dirigirme a Villamil para que este amigo aprovechare el momento más a propósito para imponer a Ud. de los que a él le comunicaba; pero la salida de este y los disparates que diariamente van acumulando aquí me determinaron a no dejarle ignorar nuestra situación.

Sin cansar a Ud. refiriéndole los pormenores de cuanto pasa, pues sería para no acabar le aseguraré a mi General, que si no conduce los negocios de manera a poder venirse pronto y muy pronto, se espone a no encontrar antes de poco ni sombra de Gobierno en la Capital.

Jamás se pudo encargar las riendas de un estado a un hombre de menos capacidad. Ni la falta de recursos pecuniarios y la de auxilios de toda clase, ni la desorganización de la máquina entera, ni el deplorable estado de la opinión, ni la mala y pésima disposición de Guayaquil, son motivos suficientes para que su vista

se estienda a fuera del corto recinto de la plaza de Quito. Más allá nada se ve, nada se piensa, nada se hace y los males van progresando de un modo increíble. Los Ministros ni se comunican ni se entienden entre ellos. Matheu está enfermo y todo de baja, Soulin escribe notas de día y de noche, pero dice sí a cuanto quiere el Vice Presidente. Saa de todo podrá entender, menos de hacienda; y tiene 70 años y el Sr. Marcos se halla disgustadísimo. Valdivieso está lo mismo; algunos otros se rien, muchos critican y los que antes más entusiasmados se manifestaban, preguntan ¿hasta cuando se sufrirá un estado tan ignominioso? Rocafuerte pide a gritos reformas, cambio de administración y los amigos de Ud. incómodos con la indecisión de una marcha sin plan y sin objeto, claman por un Gobierno; pues es preciso confesar que el que Ud. nos dejó no puede tener tal nombre.

Después de esfuerzos increíbles para conseguir siquiera que se lleve tirando lo que no puede andar por si solo, viendo mi tiempo tan inútilmente empleado, sin poder lograr resultados algunos ni detener la rapidez con la cual todo se precipita hacia el abismo, y espuesto a comprometer mi reputación viendo marcado en junta de tantos otros con el sello de la incapacidad, hize últimamente mi renuncia previa larga discusión con el Vice Presidente y su Ministro de Hacienda. Encontré entre nuestros amigos una grande resistencia para admitirla y fue preciso convencerles con razones que ellos mismos encontraron incontestables. El Vice Presidente a quien no agradaba mucho tener a su lado un testigo como yo, un hombre que de día y de noche le tenía en agitación y representándole la necesidad de obrar con acierto y energía, aunque aparentando lo contrario, cedió con mucho placer y aceptó mi renuncia, la cual se apresuró en firmar el Sr. Saa, por no haberlo querido hacer el Sr. Marcos.

Mi renuncia fue apoyada en los motivos que tenía para retirarme y de los cuales uno de los principales era que me veía reducido a firmador de vales. Ultimamente, mi general, puedo más afuera de la Gobernación que en ella y lo debe estar persuadido de que no dejaré de trabajar constantemente en lo que juzgue conveniente a nuestra situación. Pero, mi general se lo repito, deténgase con seriedad en el estado de las cosas del Interior; no crea en las estudiadas cartas llenas de lisonjas que de aquí le escriben algunos hombres, facilitándole todo, recursos, dinero, hombres, etc. España que luego se verá con Ud. le hablará de todo. Si un convenio con Popayán (Mosquera) o Bogotá (Herrán) le pusiese en estado de salir de Pasto y de venirse aquí; aunque fuese situando el ejército en Túquerres, sería mejor que nos convendría, pues si nada tememos del Exterior sobre todo cuando Ud. se halla a la cabeza del ejército, no sucede lo mismo con el Interior estando Ud. por tanto tiempo ausente.

Finalmente, mi general, disponga Ud. de mi como guste; aquí o allá en cualquiera parte que sea, estoy dispuesto a prestar mis servicios siempre que sean servicios positivos.

Me despido de Ud. su muy sincero y verdadero Servidor y amigo.

Adolfo Klinger". P3/318

Los términos de la carta del coronel Klinger tienen mucha similitud con los de Rocafuerte, con la gran diferencia de que el primero había sido compañero de armas de Flores y por lo tanto lo conocía y comprendía mejor.

En la parte administrativa, ambos gobernadores coinciden en la terminante crítica a Luis de Saa, el ministro de Hacienda, cuya gestión era clave para la prosperidad del país y consideraban que por ello la situación estaba de mal en peor.

Lastimosamente, el Presidente no escuchó a ninguno de los dos y continuó con sus fantasías de conquistas territoriales en las breñas de Pasto.

En cuanto a Soulín, por el mismo Klinger vemos lo dedicado que era. Pero ratifiquemos esto viendo dos comunicaciones interesantes.

El 28 de noviembre escribe el Ministro del Interior, encargado del Despacho de Guerra y Marina, una comunicación circular a los comandantes generales de los tres Distritos: "*Con esta fecha digo al Señor Crnl. Manuel Zubiria lo q. á la letra copio. - El Presid^{te}. de la Rep^{ca}. me ha concedido un permiso temporal p^a. reparar mi salud, y en consecuencia ha dispuesto que VS. se encargue del Ministerio de guerra y marina, hasta q. regrese de Guayaquil el Señor Crnl. Juan Hipólito Soulín, quien como oficial mayor propietario del Ministerio lo desempeña accidentalm^e. por enfermedad del Sor. Ministro Jral. Matheu...*".^{P3/389}

Acto seguido, el 3 de diciembre se notifica a los mismos comandantes de los distritos que el coronel Soulín se ha hecho cargo del Ministerio.^{P3/390}

De La Balanza al Correo Semanal

Un evento de interés notable para la vida del puerto fue la transición que se dio en los periódicos que publicaba Irisarri en Guayaquil y que tuvieron gran influencia en la vida de la ciudad, a más de que trascendían las fronteras regionales y patrias. Al llegar al N° 52 de fecha 25 de septiembre, del segundo tomo de La Balanza, Irisarri decidió ponerle fin y comenzar con un nombre nuevo. El 3 de octubre salió el primer número de el Correo Semanal, con el mismo formato a 8 páginas. El cambio más notable en el contenido es que estaba más dirigido hacia los intereses comerciales del puerto que hacia lo político, al menos al comienzo. Esto quedó marcado inequívocamente en ese primer número al tener como información de fondo la reimpresión del reglamento para las aduanas marítimas de la República.

Rocafuerte anunció el cambio al presidente Flores en carta del 6 de octubre de 1841, en la cual le dice: "*Para variar se ha puesto término a La Balanza; y ha principiado otro periódico con el título de Correo Semanal de Guayaquil, que lleva por objeto ocuparse de las mejoras materiales del país, en agricultura, industria y comercio. El editor es siempre el amigo Irisarri hombre que de día en día me parece más apreciable por la solidez de su instrucción y la variedad de sus conocimientos*".^{P3/97}

La situación económica

En su informe al Congreso el Presidente dijo: "Me es satisfactorio manifestaros que las rentas públicas han tenido mayores rendimientos que en los años anteriores; y que todos los empleados han empezado á percibir las dos terceras partes de los sueldos que disfrutan, ó casi el íntegro de ellos (con motivo de la campaña de Pasto se ordenó que recibieran la mitad de su sueldo). Tales ventajas son debidas á las reducciones y economías que ha decretado el Poder Ejecutivo... y al celo y pureza de los empleados, entre los cuales se distingue el último ex-Presidente de la República... Y a tales ventajas es debido que la campaña de Pasto se haya hecho con los productos de las rentas naturales, sin necesidad de ocurrir á contribuciones, ni á medidas extraordinarias que degradan á los pueblos. Mas no por esto debemos lisonjearnos del buen estado de nuestra hacienda pública: por el contrario, debemos lamentarnos de que todavía existe un déficit considerable entre los ingresos y los gastos comunes".^{P3/7} El informe presidencial es una obra maestra de la contradicción, tergiversada para tratar de satisfacer a una audiencia fácilmente engañable al no dominar el tema económico, pues las "rentas naturales" no daban lo suficiente para el funcionamiento normal del Estado y menos aún darían para financiar una aventura bélica.

Hemos visto también que con fecha 10 de marzo el gobernador Rocafuerte, al retomar el cargo luego de retornar de Quito del fallido Congreso, fue enfático al indicar al Presidente que la situación económica era pésima y que de la Tesorería de Guayaquil sólo se podía esperar un contingente de dos mil pesos mensuales a favor del tesoro nacional. No entraban muchos buques y por lo tanto los ingresos aduaneros eran casi nulos.^{P3/34} Aquí vemos uno de los efectos de la mejora del puerto de Paita, como uno de depósito y abierto a los buques balleneros.

Levantar empréstito

El 7 de abril el gobernador Rocafuerte responde a una propuesta del Presidente sobre un empréstito que se pagaría con el aumento del precio de la sal: "El proyecto que Ud. propone de levantar un empréstito de 30 a 40.000 pesos sobre los pagarés de la aduana, para reintegrarlos, aumentando el precio de la sal a razón de 8 reales arroba, de la amarilla, y 5 a 6 reales el de la blanca, es inverificable y peligroso. Inverificable, porque tanto en tesorería como en la aduana, no hay más que 12.000 pesos en pagarés, y porque los negociantes no los quieren descontar por falta de dinero, y por falta de confianza en el gobierno. Peligroso porque la sal, siendo artículo de primera necesidad, afecta el interés de las masas, y sería fácil a los enemigos del gobierno, moverlas a nombre de las leyes y defensa de sus derechos; y la revolución contra Ud. que está más adelantada de lo que se imagina, recibiría un impulso, que sería imposible contener (...) Las medidas aisladas poco producen y solo sirven a irritar las pasiones, y a servir de pretexto a los agitadores de la discordia civil".^{P3/65}

Moneda falsa

Uno de los factores que afectaban a los puertos mayores y al comercio era la moneda falsa. El gobernador Rocafuerte, a cargo del puerto con el mayor movimiento comercial, estaba muy preocupado por los efectos negativos que estaba teniendo la falta de circulante legítimo sobre el giro comercial. Dentro del informe del Ministro de Hacienda al Congreso se incluyó el informe del director de la Casa de la Moneda, parte del cual citaremos por su interés para esta historia: "*Esta plaga continúa cundiendo con demasiada rapidez: las repetidas quejas de la Gobernacion de Guayaquil sobre la circulacion de la falsa moneda en esa plaza, lo prueban con evidencia. En 4 de agosto de 1838 la direccion de la casa de moneda participó al Ministerio de Hacienda haberse cortado i ensayado 40 monedas (pesetas) fabricadas en Cuenca, las que arrojaron en el ensaye el mácsimun de 4 dineros, 8 granos de lei; a cuya consecuencia, i por nota ministerial de 31 de agosto, el supremo Gobierno invitó al Sor. Gobernador i al juzgado municipal de Cuenca para que tomasen las providencias mas serias contra los falsificadores de moneda; empero a pesar de haberse aprehendido algunos individuos, no se ha sabido que haya tenido lugar un formal escarmiento...*".^{P3/10} Por supuesto, como sabemos, nada se hizo...

Otra preocupación del director de la casa de la moneda era la falta de moneda fraccionaria, sin la cual se daba el "vuelto" con huevos, pan, etc., al igual que se daba el vuelto con "caramelitos" a falta de fracciones de dólar, cuando entramos en la dolarización hace pocos años. La falta de moneda fraccionaria causó entonces, como también lo causó el año de la dolarización al fin del siglo 20, inflación a causa de un Gobierno irresponsable e improvisador en su política monetaria.

Para octubre de 1841 la situación monetaria era de descalabro y los efectos económicos graves debido a la moneda falsa. Por ello, el 8 de octubre el Presidente decretó una nueva amonedación con un cordón de seguridad alrededor, la cual nunca pudo ser falsificada.^{P3/22} Sin embargo, hasta que esta amonedación se puso en circulación, los problemas persistieron y se agravaron, como veremos a continuación. En el Correo Semanal N° 4 del 24 de octubre de 1841, Irisarri publicó un artículo sobre la moneda falsa, que nos da una idea de la situación de entonces: "*Hace tiempo que se quejan todos en Guayaquil de que no corre en esta plaza sino falsa moneda; y tanto es esto, que se puede decir, que la moneda falsa es la moneda corriente. Las pesetas verdes y coloradas, que parecen hechas de cobre viejo que ha servido para forro de buques, son las que entran y salen de la tesorería... (¿habrá servido para acuñar moneda falsa el cobre de la ya desarmada goleta 'Guayaquileña'?) Una ciudad tomada por asalto no ofrecería el cuadro espantoso de Guayaquil en aquel dia, en que faltando de repente la moneda falsa, se encontrasen todos los habitantes sin saber qué hacer para vivir y continuar en sus ocupaciones y en sus oficios (...) ¿Por qué el gobierno que debe velar sobre la*

ejecución de las leyes, no ha estado á la mira de que los jueces no auxilien la fabricacion de la moneda falsa con su tolerancia y su indiferencia? (...) El mal que estamos padeciendo, y que será todavia mayor, sino se corta mui pronto, no puede haber llegado á este punto, sino por defecto de la administracion de justicia (...) Concluiremos este artículo, por ahora, insistiendo en que la primera cosa que exige el mal que nos aqueja, es precisamente la persecucion y el escarmiento de los monederos falsos; porque sin contener la propagacion del principio del mal, es imposible sacar ventaja de los remedios que se apliquen".^{P3/25}

Siendo lo que denunciaba Irisarri cierto, la riqueza comercial del puerto de Guayaquil era tan falsa como la moneda que pagaba por ella. La situación era gravísima y requería de soluciones drásticas; pero lamentablemente, la función judicial estaba morosa con la sociedad al no poner de su parte para cortar el mal. Tan moroso estaba el poder ejecutivo, pues el gobernador Rocafuerte estaba consciente de la situación desde los primeros momentos; pero lejos de acabar con el mal desde el comienzo, permitió que tomara cuerpo.

Irisarri, seguramente con el apoyo y a instancias del gobernador Rocafuerte, no dejaría el tema, de tal forma que el Correo Semanal N° 5 del 31 de octubre, analiza un papel titulado "*Calamidad pública*" que culpaba al Gobierno del mal, acusándolo de "*apático y moroso*", papel que había sido tratado por la Gaceta del Ecuador N° 405, en la cual se defendía al Gobierno. Citaremos parte del artículo de la Gaceta publicado por el Correo Semanal: "*Antes aún de que los particulares comenzasen á inquietarse por la falsificacion, ya el Gobierno ha estado dictando, las mas veces a solicitud de la Casa de Moneda, las providencias mas repetidas para que las autoridades velen sobre la aprehension y castigo de los delincuentes. Llenos están los libros del ministerio respectivo de órdenes que se han dictado al efecto, y algunas se han publicado en la Gaceta. Si á pesar de la severa responsabilidad que en ellas se ha impuesto a los subalternos, ha quedado impune la iniquidad de los falsificadores; si en una provincia distante (la de Cuenca), á la que se considera como el foco de la falsificacion, los jueces no han castigado ejemplarmente, ni á un solo criminal, culpa será de ellos, ó de la falta de pruebas suficientes para la condenacion; pero ¿qué mas puede hacer el gobierno en tal caso? ¿romper las barreras que separan lo judicial de lo gubernativo?*

Podrá tal vez argüirse tolerancia en el Gobierno, por haver recibido en las oficinas públicas la moneda de que se trata; pero semejante raciocinio seria inexacto, porque este hecho no prueba otra cosa, sino que los recaudadores han sido sorprendidos y engañados, y esto sin conocimiento ninguno del Supremo Gobierno".

Ante esto Irisarri comenta en la antedicha edición: "*Nosotros decimos que si el gobierno no puede hacer que los jueces cumplan con su deber sin romper aquellas barreras, el gobierno es inútil, porque la Constitucion ha puesto aquellas barreras, que solo son las barreras de la impunidad de los jueces. Las facultades del gobierno entonces estan reducidas á rogar á los jueces que quieran cumplir*

con su deber, y en caso que no quieran cumplir con su deber, debe dejárseles sin castigo, debe manifestarse que su responsabilidad es una quimera, porque no puede hacerse efectiva, y debemos todos encojernos de hombros y sufrir las fatales consecuencias de la mala administracion de justicia. Pues nosotros creemos que valdrá mas no tener jueces, que tenerlos irresponsables (...) ¿Pero no tiene siquiera este gobierno la facultad de acusar al juez que absuelva á un monedero falso? (...) ¿Cómo ha hecho ejecutar este poder ejecutivo? ... el gobierno no debe tener mas actividad en el centro de la República que en los extremos; porque tan subalternos suyos son los gobernadores y correjidores, que están cerca, como los que están lejos, y tantos medios tiene para hacerse obedecer en Quito como en Cuenca... 'Podrá argüirse tolerancia en el gobierno por haber recibido en las oficinas públicas la moneda de que se trata', dice el artículo de la gaceta. Y no solo podrá argüirse, decimos nosotros, sino que deberá argüirse; porque este hecho prueba que los recaudadores y pagadores del gobierno, ya siendo sorprendidos, ya engañados, ya sin engaño ni sorpresa, eran los que debían rechazar esta moneda y no la rechazaron, y la hicieron circular como buena, y nadie mas que el gobierno era responsable por la conducta de sus recaudadores y pagadores. Si todo esto se hizo sin conocimiento del gobierno, cómo se dice en la gaceta, no debió hacerse, y el gobierno debió conocerlo y remediarlo...".

Hemos puesto en negrita el meollo del asunto, pues Irisarri puso el dedo en la llaga. Y va más allá al formular una grave acusación: "*¿Las acuñadas en la casa de moneda son buenas pesetas, por ventura? ¿Valen la cuarta parte de un peso? No por cierto. Luego el gobierno y la legislatura han sido los primeros monederos falsos, y los que han despertado la codicia de los últimos. Entre estos y los otros no hai mas diferencia, sino que los unos han estado autorizados para falsificar la moneda, y los otros la han falsificado sin autorizacion...*".^{P3/26} No era frecuente que Irisarri criticara al Gobierno y menos que lo acusara con tanta severidad como en esta instancia, pero podemos estar seguros que su enojo se debía a que, como todos los habitantes del puerto, debe haber estado sufriendo las consecuencias de la moneda falsa. La situación empeoró a fines del año 1841, con un influjo enorme de moneda falsa que se convirtió en moneda corriente. La situación era gravísima.

Las tesorerías y contadurías

La de Manabí

Las tesorerías mayores de los Distritos estaban ligadas estrechamente a las aduanas y a las gobernaciones, especialmente en las provincias costeras y de fronteras terrestres. En el caso de Manabí, una vez cerrado el puerto mayor de Jaramijó por decreto de septiembre 15, y quedando habilitado sólo el puerto de Manta como menor, el Gobernador de Manabí creyó necesario reorganizar la Tesorería de Manabí para dar énfasis a su jurisdicción terrestre, en cumplimiento de las leyes vigentes, que eran otras para la provincia el momento que ya no existía puerto mayor en ella. Ahora quedaría en Manabí sólo la Aduanilla de Manta, con

funciones específicas en ese puerto, y por lo tanto había que organizar la Colecturía de Rentas Terrestres de acuerdo con las leyes. Esto lo comunicó el Gobernador al Ministro de Hacienda el 23 de octubre de 1841, lo que causó un revuelo burocrático, pues si bien habían accedido a dar paso al decreto suprimiendo el puerto mayor de Manabí, no habían considerado las implicaciones para la economía de esa provincia ni sus efectos en el presupuesto vigente del Estado. En el Ministerio llegaron a sugerir que para ahorrar sueldos, el corregidor de cada cantón debía doblar como colector, al igual que lo hacían en algunas provincias de la Sierra. También consideraron que no había presupuesto para la nueva burocracia que se crearía con la colecturía de rentas terrestres de Manabí y por lo tanto consideraron que esa provincia no podía tenerla, al menos que la financiaran los ingresos de los cantones de aquella provincia.

Hasta entrado 1842 no se había resuelto este problema y las rentas de Manabí estaban en un completo caos, salvo la Aduanilla del puerto menor de Manta.^{P3/24} Por cierto, la supresión del puerto mayor de Manabí no detuvo el contrabando.

La de Guayaquil

Renuncia Rocafuerte

Rocafuerte estaba recién de regreso a Guayaquil luego del fallido congreso y enseguida presentó al Presidente una renuncia condicionada por razones del manejo de la Hacienda Pública. Dice Rocafuerte en carta del 24 de marzo: "*Va por fin mi renuncia como se lo tengo anunciado, debe Ud. admitirla, si Ud. se propone dejar correr la política del día hasta que concluya su período, con el mismo ministerio, con los mismos empleados y con las mismas urgencias pecuniarias; no debe Ud. admitirla si Ud. quiere dentro de poco, convocar una convención, reformar nuestro sistema de hacienda, y dar un nuevo y progresivo impulso a la prosperidad de la república (...) Si Ud. se resuelve a hacer la reforma que reclama imperiosamente la situación del país, no admita entonces mi renuncia, porque en circunstancias extraordinarias y de mudanzas políticas, pocos podrán servir con tanto celo y lealtad como yo (...) Aseguro a Ud. que estoy aburrido con el desgredo que veo en los ramos de hacienda (...) En este momento recibo la muy apreciable carta de Ud. fecha 16 del corriente en la que Ud. me habla de remitir un contingente de 6.000 pesos y esto es imposible, y por lo mismo deseo dejar el puesto. Mientras Ud. estuvo en Pasto (en 1840), hice el esfuerzo de remitir 6.000 pesos de contingente mensual, porque era necesario sacrificar entonces, todo al triunfo de nuestras armas, a la conservación de la gloria militar de Ud. y a la dignidad de la república, pero también advertí en aquel mismo tiempo, que fue por septiembre, octubre y noviembre, que en los meses de invierno, y hasta mediados de junio, esta tesorería no podría remitir más que 2.000 pesos de contingente, véanse las notas de aquel tiempo (...) Solo por complacer a Ud. y sostener el crédito del gobierno me aventuré a aceptar los 6.000 pesos que el ministro de hacienda giró contra estas cajas, los que no he podido aún pagar; he aceptado*

igualmente los 400 pesos que el gobierno ha concedido al señor Rea y Checa para que construya un tambo cerca de la Chorrera, y no habiendo aún satisfecho estas cantidades, ¿se libran ya otros 4.000 pesos sobre las rentas de abril a favor de Luzarraga? Este es un desorden que desacredita al gobierno y disminuye el poco crédito que yo he adquirido en esta plaza. Los 25.000 pesos que Bueno y Ampudia pusieron a disposición del gobierno fueron precisamente para llenar el vacío que las rentas dejaban en los meses de invierno. ¡Ah querido compadre! Hay más desarreglo en la tesorería de Quito y en esas oficinas de la capital, que falta de recursos en el país. 'Más vale cuenta que renta', dice el proverbio, y es lo que no debemos perder de vista".^{P3/102} Por cierto que el general Flores no cambió nada... y Rocafuerte no se retiró de la Gobernación, aunque según el tenor de su renuncia, es lo que debía haber hecho. Desde el momento que continuó en el puesto, perdió la fuerza moral necesaria para presionar por el orden de la Hacienda Pública.

Cobro de doble sueldo

La corrupción estaba a todo nivel. Uno de los oficiales militares de mayor consideración era el coronel Juan Pío Díaz, quien se estaba desempeñando como Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil encargado mientras el Gral. Wright se recuperaba de las lesiones sufridas en su fallido viaje a Quito como senador por Manabí. El coronel Díaz estaba cobrando doble sueldo, uno de la lista militar por su rango, y otro de la lista civil, como corregidor de Daule. El tesorero Angel Tola le hace ver, con fecha 29 de marzo, esta infracción que tomó algún tiempo resolverse.^{P3/103}

El asunto de la remisión del contingente de 6.000 pesos mensuales no había sido olvidado por el Presidente y como Rocafuerte había escrito que en junio se podrían enviar, a fines de abril le fue recordado. Rocafuerte a su vez pidió informe al Tesorero de Distrito, quien le contesta el 8 de mayo indicandole la situación de carencia en que se encuentra la Tesorería del Distrito de Guayaquil y recordándole que los ingresos futuros ya estaban pignorados. Aún así, debido a la urgencia que manifiesta el Gobierno, el Tesorero sugiere como únicas alternativas para obtener los recursos pedidos las siguientes: 1° Dar otro destino a la parte del diezmo que le corresponde al Estado; 2° Dar otro destino a las rentas vacantes de las sillas de la catedral que corresponden al Gobierno; y, 3° Suspender los pagos a los acreedores del Estado y reducir los sueldos de los empleados del Estado a la suma que quede después de remitido el contingente de 6.000 pesos, lo que implicaba reducir el sueldo de los empleados eclesiásticos, municipales, de consulado y demás que lo reciban de la nación, salvo aquellos que no llegaren a 300 pesos anuales.

Dice el Tesorero: "Tales son las únicas indicaciones que se me ocurren hacer por lo pronto, y lo que tengo la honra de decir á VS. sobre el oficio á que contesto".^{P3/104} Las tres sugerencias del Tesorero eran como para que no se las tome en

cuenta, pues las dos primeras tocaban a la iglesia y la tercera a los bolsillos, ya disminuidos, de los servidores públicos.

Órdenes de pago, pero sin ingresos para pagarlas

Con motivo de los gastos que estaba haciendo el Gobierno para los preparativos de la nueva intervención en Pasto, la Tesorería del Distrito de Quito había tomado préstamos de individuos a quienes, en retribución, se les emitían órdenes de pago contra la Tesorería de Guayaquil, y específicamente contra los ingresos del ramo de sales. Sin embargo, el mismo movimiento de tropas desde Guayaquil al interior por la vía había paralizado el comercio de ese producto por esa vía, por lo que los ingresos habían decaído notablemente. Los ingresos por derechos aduaneros también habían decaído por baja en el tráfico comercial e indudablemente por el contrabando que campeaba. La Tesorería de Guayaquil no contaba con los recursos para pagar esas órdenes, pero el tesorero, don José María de Santistevan, propone una alternativa de pago diferido con el fin de no afectar el crédito público, y así lo hizo saber al Gobernador, con fecha 30 de junio. Él, a su vez, lo comunicó al Ministro de Hacienda el 7 de julio. Lo interesante de este episodio es que la realidad contradecía lo informado por el ministro, que se ufanaba diciendo que los gastos de la expedición de Pasto se habían cubierto con los "*ingresos naturales*", pues el Estado sí se endeudaba para financiar las aventuras bélicas del Presidente, gravando así las rentas nacionales sin beneficio alguno para los ciudadanos.^{P3/19}

Venta de la naturalización a marineros

La firma de los tratados con España generaron el interés de nacionalizar buques mercantes para gozar de los privilegios que se otorgaban a los buques de bandera de ambos países. Con fecha 19 de mayo el Gobernador escribe al Ministro del Interior: "*Varios buques extranjeros mercantes deseando disfrutar de los privilegios concedidos a los ecuatorianos, por los tratados celebrados entre la República del Ecuador y la Monarquía Española, pretenden nacionalizarse: pero no lo pueden verificar, respecto a que aun siendo propiedad ecuatoriana, la ley del caso prohíbe su navegación sin que las tres cuartas partes de su tripulación sea ecuatoriana; lo que es muy difícil conseguirse por falta de marineros que obtengan dicha calidad: en este concepto, i pudiendo el Gobierno obviar este inconveniente concediendo cartas de naturaleza a algunos de esta profesión que lo soliciten, suplico a U.S. se sirva manifestar al Poder Ejecutivo, que en atención a la utilidad que resulta al comercio i al Gobierno del Ecuador en que se nacionalicen buques que puedan extraer las producciones de nuestro territorio como el cacao, &c. adopte esta medida, que aunque parece contraria a nuestra constitución por carecer los agraciados de algunos de los requisitos que ella requiere para optar este privilegio como es el de la residencia o vecindad; pero no lo es, si se atiende a que esta disposición no debe estenderse hasta la profesión de la marina, que su principal ejercicio es el de la navegación sin formal residencia en ningún*

territorio; pues de lo contrario seria ilusoria e inoficia la existencia de buques nacionales en nuestra Republica, i el modo de nacionalizarse; por consiguiente, el Gobierno se encuentra en la necesidad de adoptar la medida indicada, por la nulidad a que está reducida la marina ecuatoriana, cuyas circunstancias, i otras de igual naturaleza, han obligado a varios gobiernos a adoptar iguales medidas, por cuyo motivo aun en los tratados celebrados entre la Republica de Colombia i el Gobierno de la Gran Bretaña, se adicionó un articulo exceptuando los casos en que, como el presente, las leyes provean otra cosa por circunstancias estremas.

Si como no dudo, el Supremo Gobierno conviene en esta indicacion de importancia vital para el comercio y el erario, puede remitirme unas cincuenta cartas de ciudadanía, con el lugar del nombre en blanco, para que se llenen por esta gobernacion, segun los individuos a quienes se confieran; encargando a US. el pronto despacho de este negocio, pues en la actualidad se halla pendiente el viaje de un buque por esperar el resultado sobre este particular".^{P3/105} La respuesta fue el asignar a la provincia de Guayaquil un cupo de 50 cartas de naturalización expedidas en papel del sello 2°, de a 20 pesos, para ser vendidas en esa jurisdicción.^{P3/111} Una vez conferido el cupo, el Ministerio de Hacienda pidió se les remita el importe de las mismas, ante lo que el gobernador Rocafuerte contestó el 14 de julio: "*Contrayendome á contestar la nota de VS. n° 226 relativa á los mil p^s. que ordena el Gobierno se remitan á esa Capital en el concepto de haber expedido las cincuenta cartas de naturalización que se pidieron, diré á VS. que hta. esta fha. no se han expedido mas que diez y ocho patentes á varios individuos que las han solicitado y que su producto se ha invertido en los gastos naturales de la Provincia...*".^{P3/20} Por supuesto que esto no agradó nada al Ministro y al Vicepresidente, pero así era la única forma en que el Gobernador podía cubrir medianamente con los gastos de la provincia que, en cuanto a compensaciones, estaban restringidos a pesar de que en su informe^{P3/10} el Ministro dijo que ya estaban recibiendo "los dos tercios".

Caridad a pesar de la pobreza

En actitud característica del espíritu solidario de nuestro pueblo, tanto los oficiales como la tropa del Ejército y Marina del Distrito de Guayaquil donaron parte de su recortado sueldo para auxiliar a las víctimas del incendio ocurrido en la ciudad el 28 de julio, donación que se verificó por medio de la Tesorería principal del Distrito.^{P3/21} En La Balanza N° 49 del 4 de septiembre sale el listado del personal militar que hizo la donación. De la lista de Marina tenemos a los siguientes donantes: Gral. T. C. Wright, 17 pesos; CPFG Francisco Reyna, Juan Ma. Doyle, Lucas Rojas y Agustín E. Oramas, 5 pesos cada uno; TNNV José Antonio Gómez, 3 pesos; ALNV José Ma. Muñoz, 3 pesos; ALFG Francisco Oyarvide y José Gutiérrez, 4 pesos entre los dos; y los aspirantes de marina José Rendón, José Espinoza, Francisco Martínez, Pedro Ponce y José Marcos, así como el contramaestre Daniel Martínez, 17 reales cada uno.^{P3/74}

Un empréstito difícil de lograr

Con fecha 17 de noviembre de 1841 el gobernador Rocafuerte escribe al Ministro de Hacienda: "Desde el dia que llegó á esta Ciudad el Sor. Coronel Soulin y puso en mis manos la nota de US. de 5 del presente marcada con el n° 366 autorizando á esta Gobon p^a. levantar de acuerdo con el expresado Jefe un emprestito de veinte y cinco mil p^s. mensuales, á contar desde el mes presente hta. Febrero del año procsimo fijando p^a. ello las bases que se tengan p^r. convenientes, é hipotecando aquellos ramos de la hacienda publica que ofreciesen mas seguridad á los prestamistas, puse en accion los advitrios que he conceptuado convenientes p^a. conseguir el resultado que desea el Gobno., p^o. hta. la fha. no se presenta un aspecto favorable en este negocio, y aun presumo según las actuales circunstancias del Comercio de esta plaza, no se adelantará nada en lo sucesivo, sin embargo emprenderé los esfuerzos que estan á mi alcance p^a. satisfacer las esperanzas y ordenes del Ejecutivo".^{P3/28} Este empréstito con la hipoteca de las rentas de la Tesorería de Guayaquil era un muy duro golpe para la Tesorería de Guayaquil, pero obviamente, el Gobierno estaba desesperado por dinero para cubrir los gastos de la segunda aventura bélica de intervención en la Nueva Granada.

Se entrega a la Tesorería sobrante del "Baile del Vapor"

Un vez botado al agua el vapor "Guayas" el 6 de agosto, la noche siguiente, el 7, se realizó lo que se denominó "el Baile del Vapor" un festejo organizado por la Gobernación para celebrar lo que fue un acontecimiento trascendental para el puerto. En su organización participó también la Municipalidad, que estuvo a cargo de recaudar fondos a través del Administrador de Rentas Municipales, para la realización del baile. Unos meses después, el 22 de noviembre, el corregidor José María Maldonado dispone a ese funcionario: "Sirvase V. entregar al Sr. Tesorero de la Provincia la cantidad de \$ 367 de la cobrada p^a. el baile del Vapor, q^e. se halla depositada en poder de V. / Al efecto devuelvo el recibo q^e. V. me dio por la referida cantidad".^{P3/30}

Emisión de billetes de 1º clase

Con fecha 1º de diciembre y estando el Presidente en Guayaquil, decidió que el mejor medio para obtener recursos con el fin de poder mantener en pie al Ejército (incluyendo la Armada) por razón de la situación con el Perú, era la de emitir billetes. Llegó a esta conclusión luego de considerar la anticipación de rentas, negociación de empréstitos y otros gravámenes y desistir de esas ideas por la simple razón de que el puerto de Guayaquil no estaba en condiciones económicas de absorber los montos requeridos. Flores autorizó a Rocafuerte la emisión de hasta cuarenta y cinco mil pesos en "billetes de primera clase" que se podrían negociar por dinero "al precio de plaza". Esto era en realidad un empréstito casi con calidad

de forzoso, pues el Gobernador presionó al comercio para negociar los billetes de la manera más favorable posible para el Estado.^{P3/54}

El comercio y relaciones internacionales

Entre paja toquilla y textiles

En su informe al Congreso,^{P3/10} el Ministro de Hacienda comunicaba que: "*Exsistiendo un déficit entre los ingresos i los gastos comunes, parece que la legislatura debe volver los ojos hacia nuestras costas marítimas. La pródiga naturaleza les ha dado grandes riquezas; i hoy que una sabia política ha admitido en nuestros puertos los pabellones de todos los países del globo, está en el caso de reanimarse. El tabaco, la vainilla, la pita, la paja de toquilla, escuelentes maderas, el algodón, el jebe, gomas i resinas diferentes, el azúcar i otras ricas producciones que son apreciadas en los mercados extranjeros, nos harán figurar en el mundo comercial i mejorar la suerte del país. Mas como carecemos de brazos i de capitales suficientes, convendría promover una emigración sobre sólidas garantías. La historia honra la memoria de Colvert por varias colonizaciones que llegó a establecer, i que dieron resultados felices a la Francia. También sería conveniente convertir el puerto de Guayaquil en puerto de depósito, para reportar todas las ventajas de su situación geográfica, si se estableciese la línea de vapores anunciada para el Atlántico, i el Pacífico de Guayaquil a Panamá. El Corregidor de Esmeraldas representó al Gobierno que en aquel cantón abunda la paja de toquilla, i que siendo demandada del extranjero, debía permitirse su exportación, fundándose en que la ley solo prohibía la extracción de la paja de Manabí. El Ejecutivo, considerando que el objeto de esta ley era proteger la fábrica de sombreros, en cuya industria se ocupan los manabitas, se abstuvo de acceder a esta medida, reservándose a vuestra decisión, como el único árbitro de reformar las leyes".*" El Ministro estaba abriendo las puertas a una caja de pandora con esta sugerencia y habría sido interesante conocer lo que habría hecho el fallido Congreso al respecto.

Y mientras el Ministro hacía esa sugerencia que habría afectado negativamente la industria de tejido de sombreros en Manabí, se lamentaba amargamente de la decadencia de la industria fabril textilera de la sierra, que estaba en decadencia por la competencia de los productos importados. Lo que no consideraba es que el producto textil de la sierra, básicamente lana de tejido grueso, era inadecuado para el clima de la costa; y en el resto de la sierra, especialmente el Austro, daban preferencia al producto extranjero, de tejido más fino.

El Ministro pedía al Congreso protección para la industria textil "*con leyes sabias*", prohibiendo los equivalentes del exterior, pero dejaba a su arbitrio el quitar la protección a la industria de sombreros de paja toquilla en Manabí. Se quería obligar a los costeños a andar vestidos con lana en el invierno, pero nadie sugería obligar a los serranos a usar los frescos sombreros de paja toquilla en el páramo, en vez de sus abrigados sombreros de lana o de fieltro.

Concluía el Ministro esta parte de su informe diciendo: "*Estoi mui distante de pensar que esclavicemos el comercio, o que le impongamos trabas que embaracen su marcha progresiva; mas al mismo tiempo, estoi distante de pensar que este principio que yo mismo profeso, sea tan absoluto, que nos impida proteger unos pocos ramos de nuestra industria, que son como átomos imperceptibles entre los diferentes objetos que figuran en el vasto campo del comercio libre. Esta opinion tiene tambien en su apoyo la de algunos economistas que son de sentir, que para proteger algunos ramos de la industria interior, es conveniente i útil prohibir los del extranjero. Por ultimo, tiene tambien en su apoyo, la mui respetable autoridad del inmortal Bolivar, que en el año de 1829 dio un decreto de prohibicion, el cual fue derogado por el congreso constituyente de Riobamba*".

Como vemos, se vivía también en esa época los efectos de un Gobierno que tenía ojos que veían lo que querían, pero no al país como un ente global con intereses diversos que debían ser conciliados para el bienestar común. La visión limitada de los ministros y su ceguedad o ignorancia de las realidades de las regiones distantes del asiento del poder, nos hacen sentir sorpresa de que esas actitudes no hayan causado la disolución del país cuando las élites regionales eran mucho más radicales en sus posiciones y en la defensa de sus intereses. En esa época, como lo demuestran los hechos, se daban con mayor facilidad revoluciones sangrientas en pro de ideales e intereses regionales. Nos sorprende también que el presidente Flores, que no era un provinciano como Saa, haya concordado con la posición ministerial de proponer privilegios para intereses serranos en el mismo documento que sugiere quitárselos a intereses costeños.

Si analizamos lo antes dicho, tenemos una demostración de la cohesión que se ha tejido con una fibra nacional de fuerte temple, que ha evitado la disolución del Ecuador, a pesar de los desatinos de sus gobernantes.

Tratado con Gran Bretaña sobre tráfico de esclavos

Hemos conocido, por el informe del Ministro del Interior y RR. EE., que el tratado de comercio y navegación firmado con Gran Bretaña y ratificado por el Ecuador no pudo entrar en vigencia al haber llegado tardíamente a Londres, pasado el tiempo límite para la recepción de los canjes, y conocimos que una legación había sido autorizada para hacer convenios con el Gobierno ecuatoriano. Como resultado de las gestiones de esa legación, se firmó un tratado con Gran Bretaña sobre la abolición del tráfico de esclavos, el 24 de mayo de 1841, por medio del cual se autorizaba a los buques de la Armada británica a abordar a todo buque en territorio (mar territorial) ecuatoriano, en búsqueda de esclavos. Esto puede haber tenido efectos sobre el comercio internacional legítimo, aunque creemos que muy poco, pues un buque con documentos en regla tiene poco de qué preocuparse. Quienes sí se deben haber preocupado habrán sido los contrabandistas, pues si bien tal vez no transportaban esclavos, el buque británico ya sabría lo que estaban transportando y podía avisar a las autoridades ecuatorianas. Tal vez este fue el mayor beneficio para

el Ecuador, pues el tráfico de esclavos era mínimo y fue precisamente por ello y porque serían pocos los intereses afectados, que el Gobierno accedió tan rápidamente a firmar el tratado.

En cuanto al tráfico de esclavos en sí, hemos visto también en el informe del Ministro de RR. EE. que este tratado tenía excepciones, lo que lo hacía moralmente reprochable, pero en la práctica se ajustaba a la realidad económica, política y moral del medio y del momento.

El comercio por Guayaquil entre 1839 y 1840

El periódico Correo Semanal de Guayaquil, en su edición N° 2 del 10 de octubre de 1841 publicó un artículo sobre el comercio hecho por el puerto de Guayaquil entre el 1º de octubre de 1839 y el 30 de septiembre de 1840. Estas cifras no se hicieron públicas el mismo año 1840 sino, como vemos, un año después; pero siendo interesantes para el conocimiento de la realidad comercial del país y del puerto de Guayaquil en especial, las conoceremos a continuación:

"... se ha hecho el comercio de importacion por este puerto en doscientos buques, de los cuales treinta y cuatro han sido fragatas, treinta y siete bergantines, sesenta y cuatro goletas, y sesenta y cinco botes. Los buques venidos del Perú han sido ciento veinticinco; de la Nueva Granada once; de Centro América doce; de Méjico once; de Valparaíso diez y siete; de Norteamérica uno; de Europa dos; de los puertos de esta República veintiuno. Los derechos que han pagado los efectos importados por estos doscientos buques, han ascendido á trescientos veinticuatro mil ciento treinta y un pesos cinco reales.

En el mismo período de tiempo se ha hecho el comercio de exportacion en ciento ochenta y nueve buques; de los cuales treinta y cinco han sido fragatas, treinta y cuatro bergantines, sesenta y nueve goletas, y cincuenta y un botes. De estos buques ochenta y dos han ido al Perú, once á la Nueva Granada, diez á Valparaíso, diez y nueve á Centro América, doce a Méjico, cuatro a Norte América, veinte á Europa, y treinta y uno á los otros puertos de ésta República. Los derechos que han pagado los efectos extraídos, ascienden á cincuenta y dos mil quinientos setenta y seis pesos siete reales; y unidos estos á los de importacion, han dado unos y otros al fisco, la suma de trescientos setenta y seis mil setecientos ocho pesos cuatro reales.

Los efectos exportados por esta puerto, productos de la agricultura y de la industria del Ecuador, están calculados en trescientos sesenta y nueve mil doscientos noventa pesos seis y medio reales, de los cuales han ido á Europa 165,439 pesos 5 reales; al Perú 64,225 pesos 7 reales; á Valparaíso 44,854 pesos 5 y medio reales; á Norteamérica 29,835 pesos 4 reales; á Centro América 24,949 pesos 6 y medio reales; á Méjico 22,725 pesos 5 y medio reales; á la Nueva Granada 17,175 pesos 5 reales, según los aforos hechos por esta aduana.

La cantidad de cacao extraida en este año ha sido la de 167,975 cargas 69 libras ó 136,060 quintales 44 libras, por valor calculado de doscientos sesenta y ocho mil seiscientos sesenta y dos pesos siete reales, que son mas de los dos tercios del valor de toda la exportacion. A este artículo sigue en exportacion el de los sombreros de paja, de que se han extraido 183,908 sombreros, por valor aforado de 58,674 pesos. Despues de los sombreros son las suelas las que dan el tercer articulo de exportacion, pues han salido 18,447 valuadas en 16,949 pesos 4 reales. El cuarto articulo es la madera, de la que se ha embarcado 4,382 piezas por valor de 6,405 pesos 4 reales. El quinto articulo es la bayeta de la sierra, de que han salido 37,136 varas valuadas en 4,642 pesos; y el sexto es la pita, que en 24,011 libras lleva el valor de 4,265 pesos 3 reales. Los otros veinte y dos articulos, que completan la lista de los extraidos, son bien insignificantes, pues entre todos ellos solo se da el valor de 9,588 pesos 4 y medio reales; advirtiendose que siendo el suelo de Guayaquil tan favorable para el cultivo del café, solo se han sacado en un año para el exterior 138 quintales 25 libras, que han valido 765 pesos 4 reales.

Se advierte en los estados que tenemos á la vista, formados por la aduana de este puerto, que solo se ha extraido en oro y plata la cantidad de 25,241 pesos 5 reales, que, agregándola al valor de los efectos del pais que quedan mencionados, dan la suma total de una exportacion, que solo vale 294,532 pesos 3 y medio reales. Es preciso, pues, que la importacion no haya valido mas que esta suma, para que aquella haya quedado pagada con esta, ó de lo contrario es visto que la exportacion del dinero ha sido mas considerable (una forma de decir que tuvimos un déficit en la balanza de pagos). Es preciso, en fin, que la balanza del comercio haya igualado ambos valores con el auxilio del contrabando de oro y plata".^{p3/23}

El hecho de que se podían mantener estos déficits todos los años eran demostrativos de un enorme contrabando de productos exportables, entre los cuales el más sonado para nuestros intereses marítimos, era el de la paja toquilla hecho por toda la costa. Con el contrabando iba de la mano la evasión tributaria de los beneficiados por esos ingresos, lo que hacía una realidad la existencia de una economía privada, paralela pero invisible, que beneficiaba a muy pocos en perjuicio de la colectividad.

El artículo en el Correo Semanal es bien largo y de interesante lectura para los interesados en esta materia, pero por su extensión no podemos tratarlo completamente y sólo hemos tocado los puntos de mayor importancia para el tema de nuestra historia. El final del artículo trata específicamente sobre el puerto de Guayaquil y por ello lo trataremos en el Capítulo 19.

En el Correo Semanal N° 4 del 24 de octubre, el administrador de la Aduana de Guayaquil contesta el artículo del N° 2 en los siguientes términos: "En las observaciones que se hacen por el Señor Editor del Correo Semanal sobre las diferencias que se notan en la balanza del comercio, se encuentran algunas que aunque acreditan el esmero con que ha querido manifestarse el del Ecuador con

las demas Repúblicas de América, y puertos de Europa, no puede hacerse la comparacion como quiere, de nivelar la importacion y exportacion con cada uno de ellos, en razon á que en los estados de la aduana, se reconoce por procedencia el ultimo puerto de donde viene el buque; asi es que en los procedentes de Europa, Norte-América y otros puertos, que tocan en cualquiera de los del Perú, aparecen importados los efectos del último, y es lo que causa las diferencias de las exportaciones para los pagos, siendo mayores para Europa, y menores para los de América; por lo que la comparacion puede hacerse en jeneral, y dará el resultado que se busca, de acreditar que en las exportaciones, se hace contrabando, en algunos articulos de embarque, y mucho mas en el dinero efectivo y oro en polvo; lo que es moralmente imposible impedir, y mucho menos si se aumentan los derechos, y aun dándolos libres no se conseguiría que los manifestasen, porque varios acontecimientos acreditan la necesidad de su ocultacion, aun para la importacion (...) Hágase la comparacion de cada uno de los cuatro articulos del valor considerado con el que tenian en su compra en la plaza los años citados, y se hallará mucho mas del duplo en el monto del valor del estado de exportacion, debiendo tenerse en consideracion que respecto á los sombreros puede asegurarse excede seis tantos del que alli tienen por el contrabando que se hace de ellos, que es escandaloso, tanto en la cantidad como en la calidad. Varias veces se han propuesto las medidas que pueden impedirlo, pero no han sido aprobadas".

P3/25

Lo declarado por don Vicente Martín, administrador encargado de la Aduana, es gravísimo, pues prácticamente está diciendo que quienes no han querido aplicar las medidas sugeridas están fomentando el contrabando... y parece que eso era exactamente lo que estaba pasando. Que las autoridades provinciales, con el poder que tenían, no hayan logrado resolver esto, nos da evidencia de un grado no definible de complicidad. ¿Habrá sido esta una medida local y en complicidad global para sobreponerse al centralismo burocrático que, como hemos visto, pretendía favorecer ciegamente los productos de la sierra y despreciar los de la costa?

El comercio entre 1840 y 1841

Al poco tiempo de haber publicado la estadística del comercio entre 1839 y 1840, el Correo Semanal publicó, en su edición N° 7 del 14 de noviembre de 1841, la estadística entre el 1º de octubre de 1840 y el 30 de septiembre de 1841.

Para no hacer cansada y repetitiva la lectura, simplemente haremos notar las diferencias esenciales y una importante observación de Irisarri, así como la contestación del Administrador de Aduana al artículo anterior.

P3/27

Total de buques: 211 – fragatas: 27; bergantines: 48; goletas: 81; botes: 55.

Procedencias: 135 del Perú; 12 de Nueva Granada; 1 de Centro América; 13 de México; 19 de Valparaíso; 2 de Europa. De otros puertos del Ecuador: 28.

Destinos: 94 al Perú; 24 a Nueva Granada; 7 a Centro América; 12 a México; 23 a Valparaíso; 16 a Europa; 1 a Río de Janeiro; 2 a Estados Unidos; y, 32 a otros puertos del Ecuador.

Introducción de efectos extranjeros: 911,356 pesos 5 ½ reales (menor que 1839-1840).

Derechos pagados por esa introducción: 283,514 pesos 6 ¾ reales (40,616 pesos 6 y ½ reales menos que 1839-1840).

Exportación de efectos y productos nacionales: 336,450 pesos 4 reales (32,840 pesos 2 ½ reales menos que 1839-1840).

Derechos pagados por esa exportación: 44,471 pesos 4 ½ reales (8,105 pesos 2 ½ reales menos que 1839-1840).

Ingresos del Fisco por ambos rubros de derechos: 327,986 pesos 3 ¼ reales (48,722 pesos ¾ reales menos que 1839-1840).

El orden de importancia de los artículos de exportación seguía siendo el mismo, con el cacao en primer lugar y a mucha distancia del siguiente producto, los sombreros de paja toquilla.

En este artículo, Irisarri inserta un cuadro comparativo de precios declarados versus precios reales de los productos, con lo cual demuestra una sub-facturación desvergonzada para pagar menos derechos. Veamos la tabla:

Producto:	En los estados (declarados)	En verdaderos precios
Cacao	222,309	648,401: 6 ¾
Sombreros	59,720: 2	314,433
Suelas	13,487: 2	30,340
Alfajías	3,722	7,444
Algodón	3,862	21,241
	303,100: 4	1.021,859: 6 ¾
Diferencia:	718,759: 2 ¾ (más de los dos tercios)	

Como se ve a simple vista, la sub-facturación era escandalosa, y esto a pesar de contar en la administración de aduanas con personas de intachable reputación.

Utilizando los valores reales, Irisarri demuestra que hay un superávit de 178,146 pesos 1 ¼ reales a favor de la exportación y por lo tanto queda explicado de donde salen los recursos para pagar por la importación. Habiendo ese superávit, Irisarri argumenta que debe haber contrabando de importación por el mismo puerto.

Ante las críticas de Irisarri contesta el administrador encargado de la Aduana, don Vicente Martín, quien se enfrasca en tecnicismos de procedimientos de aforo y procedencias y destinos de los productos, sin querer ver la realidad global que le exhibe Irisarri relacionada con la sub-facturación. Las procedencias y destinos de los buques sí eran un factor importante en la formación de los estados de Aduana para efectos estadísticos, pero no afectaban las cifras globales que hemos visto.

La más clara demostración de que los estados de la Aduana adolecían de fallas que escondían las estadísticas reales, la tenemos en un punto que nos concierne directamente en esta historia, cual es el caso de la barca "Lark", que trajo de Baltimore, EE. UU., el motor del buque a vapor de la "Compañía del Guayas". En los ingresos oficiales al puerto hasta septiembre 30 de 1841 no tenemos ni un solo buque de la clase de "barca" y ninguno de los Estados Unidos de Norte América. La "Lark" fue registrada en los estados de Aduana como "fragata" y su procedencia como "Valparaíso", ni siquiera Callao, que fue el puerto anterior.

El cacao, principal producto de exportación

Como hemos visto, el cacao era el principal producto de exportación en esa época como lo fue también en épocas posteriores. Por la diferencia entre este y los demás productos, el país era, para todo efecto práctico, dependiente en sus ingresos de divisas en un solo producto de exportación. Veamos las cifras de exportación de cacao y sus destinos durante 1839 y 1840, los cuales, como veremos muy claramente, eran variados. ^{P3/29}

Cacao exportado por Guayaquil	1839	1840
Destinos:	quintales – libras	quintales – libras
España	57,634 – 77	73,518 – 6
Estados Unidos de Norte América	17,043 – 40	8,772 – 43
Perú	8,371 – 31	4,477 – 41
México	8,225 – 18	12,445 – 23
Francia	14,681 – 34	13,126 – 47
Chile	4,396 – 14	9,383 – 41
Centro América	5,695 – 76	5,436 – 22
Hamburgo	4,000	4,897 – 31
Inglaterra	1,321 – 64	-----
Génova	-----	2,430
Santo Tomás	-----	5,063 – 47
Río de la Plata	-----	2,621 – 59
Nueva Granada	228 – 33	434 – 82
TOTALES ANUALES:	121,597 – 87	142,669 – 42

El mayor socio comercial era claramente España y entonces se aprecia la inteligencia que se aplicó en 1835, cuando la Convención de Ambato resolvió permitir la entrada a puertos ecuatorianos de buques españoles, a pesar de no haber aún tratado comercial o de navegación con ese reino.

El cantón Daule exportaba productos

En las estadísticas del cantón Daule para 1841 consta la exportación de varios productos de la localidad, los cuales mostramos en la tabla a continuación: ^{P3/31}

Productos Exportables	Cantidad	Medida
-----------------------	----------	--------

Algodón	20,000	@
Tabaco	2,000	@
Ganado	1,600	Reses
Aguardiente	500	Botijas

Dentro de la estadística global de exportación de productos secundarios, no deja de tener esta producción una importancia relativa.

La producción de algodón se debía en parte al esfuerzo que realizaba el general de Marina Juan Illingworth, quien en el retiro de su hacienda "La Chonana", estaba aplicando el avance tecnológico del vapor a través de una novedosa máquina desmontadora de algodón.

Capítulo 19 - El puerto de Guayaquil

Estado general

Comunicaciones marítimas, fluviales y terrestres

En su informe al Congreso el Ministro del Interior comunicaba que: La Gobernación de "Guayaquil, con un celo infatigable atiende preferentemente á la limpia de los ríos y canales, que son allí muy necesarios para facilitar el comercio con el exterior". La de Manabí avisa "que en el último año se ha perfeccionado el camino que conduce desde la capital 'Puertoviejo', hasta la parroquia del 'Balzar' en la provincia de 'Guayaquil', bordeando la sierra de 'Puca'. Todos los trasversales se encuentran comodamente practicables; y tambien los de la Costa, con rumbo al Cantón de 'Santa Elena', y al 'cabo pasado', que comunica con el cantón de 'Esmeraldas'".^{P3/9}

Sin embargo, en toda la documentación revisada, no encontramos un solo indicio de que la Gobernación de Guayaquil haya contratado la limpieza de otro río que el de Pueblo Viejo, o que haya entretenido otra propuesta sobre mejoras en las comunicaciones fluviales que la de hacer el canal del Batán.

Uno de los principales puertos de cabotaje fluvial luego de Guayaquil era el de Babahoyo, o Bodegas. en 1841 había dos formas de llegar a Babahoyo: Por tierra, en verano exclusivamente, a través de caminos de herradura, y la más usada, la fluvial, que se hacía para fines de 1841 en el vapor, chatas, botes, canoas y por supuesto balsas. Los mayores buques a vela eran las chatas, embracaciones de fondo plano que debían maniobrar mucho para llegar hasta ese puerto.^{P3/70}

Adelantamientos industriales

En su amplio informe el Ministro del Interior informa sobre algunas novedades para el país, cuales eran los "*adelantamientos industriales*" que se hacían, como

veremos, por iniciativa privada: "No ignorándose los principios de la Mecánica, y aun conociéndose los ajentes de toda industria en esta parte del mundo civilizado, nuestra decidia habría dado lugar á creer, que estábamos destinados á vejetar como los pueblos situados á las extremidades del Globo... Compatriotas nuestros, sobreponiéndose á grandes dificultades han introducido al país, recientemente, máquinas de mucha utilidad... Poseemos hoy máquinas (a vapor) para limpiar toda clase de granos: máquinas para cortar maderas por medio de sierras circulares y continuas: finalmente todas las necesarias para tornean piezas de madera, fierro y bronce de las mayores dimensiones (esto lo creemos un poco exagerado, pues recién unos años después se instaló el primer taller mecánico, según veremos más adelante). La Provincia de 'Guayaquil,' hace diariamente adquisiciones importantes: aquel puerto es visitado por buques de todas las Naciones comerciales, y la exportacion ha tenido en el último año un aumento inexplicable: nuestros productos tienen demanda en todos los mercados de América, y de Europa... Para facilitar la descarga de los buques en el puerto de Guayaquil, se han hecho venir de los Estados Unidos del Norte, carriles de fierro, y por ellos se conducirán los cargamentos hasta la Aduana; y á fin de que estos carriles y pescantes tengan completos resultados, el muelle se acrecentará todo lo posible".^{P3/9}

Sin embargo de este informe, cuando analizamos el comercio por el puerto de Guayaquil vimos que Irisarri, a través de sus periódicos, desmintió lo dicho por el Ministro, pues tanto la exportación como la importación bajó, aunque no muy considerablemente. Paradójicamente, los derechos de importación dieron un resultado un poquito mayor que el año anterior, pero los de exportación sí fueron menores. En cuanto a los carriles de fierro, éstos estaban ya bien guardados en la Aduana, esperando la oportunidad para ser colocados, pues el malecón aún no estaba empedrado y los carriles no podían ser instalados sobre la tierra. Los carriles no estaban instalados, como aseguran algunos historiadores mal informados, y menos aún había llegado locomotora a vapor alguna. Lo de los carriles guardados en la Aduana lo veremos en 1849, y lo de la locomotora, simplemente no hay documento alguno que pruebe o documente la llegada de una máquina ferroviaria a vapor o de su funcionamiento en el período que trata este tomo.

Para aquellos que son de la tesis de que el ferrocarril de la Aduana empezó a trabajar en 1841, el documento que indica que los carriles de fierro estaban en el almacén de la Aduana y que se propuso venderlos por cuanto estaban enmohecidos está en ANE/MH:GG C. 201 T. 296 N° 79, lo que quiere decir: Archivo Nacional del Ecuador, correspondencia de la Gobernación del Guayas al Ministerio de Hacienda, caja 201, tomo 296, folio 79.

En este año 1841 se supone que iniciaron su operación varias máquinas a vapor, aparte del buque que se botó al agua el 6 de agosto. Sin embargo, de lo único que

hay sustento es de una máquina desmontadora de algodón que se instaló en La Chonana, hacienda algodonera del Gral. de Marina Juan Illingworth Hunt. Algunos historiadores han escrito sobre un pequeño ferrocarril en La Chonana, pero no hay un solo documento que lo sostenga, aparte de una supuesta carta de Rocafuerte, de la cual nunca hemos visto el original o copia facsimilar. Los historiadores que esto sostienen no dan una sola referencia documental válida para confirmar lo aseverado por ellos. En 1842 se instaló un aserrío de madera en la zona del astillero.^{P3/82}

Abuso de autoridad afecta al comercio interno.

El Juez de Comercio de la provincia de Cuenca elevó al Gobernador de Guayaquil, el 29 de enero, una queja por el abuso que estaba cometiendo el Teniente Parroquial de Naranjal, quien arbitrariamente disponía que los comerciantes que bajaban de esa provincia tenían que transportarse con sus productos exclusivamente en la chata del correo de Naranjal a Guayaquil, impidiéndoles utilizar embarcaciones de cabotaje que estaban disponibles en ese punto. Debemos conocer que la chata del correo cumplía un itinerario regular, por lo tanto los comerciantes se veían obligados a esperar su salida, teniendo en el puerto naves disponibles para salida inmediata. El Teniente Parroquial lo que buscaba era financiar el costo de la operación de la chata, pero esto era un claro abuso de autoridad, pues se estaba restringiendo el comercio y afectando a los pequeños armadores al impedirles ganar el sustento con su trabajo.^{P3/57 y 67}

Los restos de la "Guayaquileña" para un uso práctico

La bandera de la plaza debía ser elevada todos los días, pero el asta se quebró y el Gobernador buscó una solución práctica, dándole una disposición al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil, el día 4 de febrero: "*Necesitandose poner la asta de la bandera de la Plaza pr. haberse quebrado la que habia, y ecsistiendo en los depositos de Marina dos palos que corresponden á la Guayaquileña, y que son aparentes pa. este objeto, se servirá US. disponer se entreguen al Maestro Carpintero Montalvan que esta encargado de esta obra*".^{P3/58}

Con fecha 4 de febrero el Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil (encargado) y por tanto también comandante general de Marina, coronel Juan Pío Díaz, contesta al Gobernador, en papelería de este último cargo, que ha dado la orden respectiva al Mayor de Marina para la entrega de "*los dos palos de maría que pertenecieron a la Goleta Guayaquileña*".^{P3/59}

Derechos discriminatorios

La firma comercial de Polhemus y Mickle representaba al bergantín hamburgués "Antonia" que ingresó al puerto los últimos días de marzo. Como no existía acuerdo de privilegios para buques de esa bandera, les tocaba pagar el doble de los derechos de práctico y capitánía que los buques de las banderas con que sí habían acuerdos. Los representantes elevaron un pedido al Gobernador solicitando pagar lo

mismo que los buques ingleses, a lo que accedió el Gobernador de manera temporal, por medio de un decreto, hasta que se pronuncie el Gobierno, a quien se le elevaría de inmediato la consulta. El 30 de marzo el Gobernador informó de esta resolución al Capitán del Puerto con el fin de que la haga cumplir.^{P3/60}

Previamente, el día 29, el capitán Reyna había informado al Gobernador sobre este pedido en el sentido de que no procedía y fue en base a este informe que el Gobernador elevó la consulta a Quito.^{P3/61}

Como el Gobernador había emitido un decreto al respecto, el capitán Reyna acusa *quedar impuesto del mismo*, lo que significaba que acataba la orden del Gobernador.^{P3/62}

Con fecha 31 de marzo el Gobernador elevó la consulta al Ministro de Hacienda argumentando que la disposición del pago doble de derechos de práctico y de capitán era de la época grancolombiana (1826), cuando no habían acuerdos. Los argumentos del gobernador Rocafuerte tendían a buscar el fomento del comercio con otras naciones, que sería desincentivado por este tipo de medida discriminatoria. El Vicepresidente encargado de la presidencia consideró lo indicado por el Gobernador pero confirmó las disposiciones vigentes y por lo tanto el bergantín "Antonia" debía pagar el doble de esos derechos.^{P3/63}

En marzo de 1841 el comercio estaba paralizado por quiebras de comerciantes y no había crédito. El gobernador Rocafuerte reporta al Presidente que no hay ingreso de buques y que por lo tanto no hay ingresos aduaneros. Dice Rocafuerte que "... *el contrabando es grandísimo*".^{P3/34 y 41}

Los fondos del Consulado de Comercio eran manejados por el Corregimiento de Guayaquil y de ellos se entregaba mensualmente la cantidad de ciento cincuenta pesos a la Gobernación para obras específicas de beneficio para el mismo comercio. Sin embargo, no se otorgaba recibo por esa entrega mensual, por lo que el Corregidor pidió se le emitieran los recibos. Con fecha 3 de abril el Gobernador contesta al Corregidor que ha dispuesto que el Capitán del Puerto emita los correspondientes recibos, pues la Gobernación entregaba a él los fondos tan pronto le llegaban. También aclaró que el capitán Reyna presentaría, el momento oportuno, las cuentas formales de los fondos recibidos.^{P3/64}

Como la situación del erario nacional era crítica para fines de marzo, el Presidente propuso un empréstito sobre los pagarés de la Aduana de Guayaquil y aumento del precio de la sal, ambos ramos que manejaba la Gobernación de Guayaquil. Rocafuerte contesta al Presidente que el empréstito sobre los pagarés de Aduana era imposible por cuanto el monto en pagarés no se acercaba al monto del empréstito propuesto y sobre el precio de la sal, le recuerda al Presidente que había una ley al respecto, cuya violación podría desencadenar una revolución. La carta había comenzado con la observación de Rocafuerte de que las penurias del tesoro

provenían de dos causas: "... del aumento de las tropas, y sobre todo del desorden y desgreño que se nota en el ramo de hacienda". Al tiempo le sugiere: "... hágase de una vez una revolución completa en el ramo de la hacienda pública, revistase el ejecutivo de facultades extraordinarias para este caso, ármese de vigor, corte, reforme y solo busque un resultado útil, grande, y positivo. Empiece por cerrar el puerto del Paylón, el de Manta, por renovar todos los resguardos, por reformar las oficinas, por impedir el contrabando, por detener el torrente de falsa moneda...".^{P3/65}

El Presidente no hizo caso al consejo de Rocafuerte y emitió un decreto aumentando el precio de la sal. No hubo revolución. Como preveía dificultades con el Gobernador de Guayaquil mandó al ministro Soulín a lidiar con él sobre el espinoso tema del empréstito sobre los pagares de Aduana o sobre el futuro ingreso de la sal por el aumento decretado. En carta del 14 de abril Rocafuerte le dice a Flores: "He hablado en particular con los primeros negociantes, y todos se han negado a mis propuestas aún ofreciéndoles el 2 ½ por ciento al mes. La causa de esta negativa se funda en la desconfianza que tienen del actual ministerio (de hacienda)". Más adelante le comunica que: "El barco de vapor se resiste venir a Guayaquil porque no hay muelle; esta es una obra de vital importancia, y recomiendo a Ud. no la pierda de vista, porque es obra que deja mucha utilidad, y da un aumento de rentas de más de 2.500 pesos al año. Como yo propuse hacerlo, no hay que desembolsar nada del tesoro".^{P3/66} Y esto último nos confunde, pues el 29 de julio de 1840 Rocafuerte decía que el asunto de la construcción del muelle estaba resuelto, e inclusive en esa fecha confirmó que los comerciantes le habían franqueado 3.500 pesos en 1839. ¿Qué pasó? ¿Obtuvo acaso el dinero pero no la autorización del Gobierno? Lo dudamos, pues si obtenía el dinero el muelle se construía. Lo posible es que el dinero fue ofrecido, pero nunca entregado por falta de garantías, pues para entonces, tanto como en 1841, los comerciantes practicaban la máxima de Santo Tomás: "Ver para creer", y ajustada al medio, "No dar hasta ver", y tenían toda la razón, pues como vamos viendo, el Gobierno desincentivaba la iniciativa privada.

Por supuesto, esto nos indica que el muelle no estaba construido. Por cierto, la carencia del muelle no era la razón por la que no entraban los vapores de la Pacific Steam Navigation Company, como veremos más adelante, pues los vapores ya habían entrado y entrarían luego a muchos puertos sin muelle en Chile y Perú. Las razones de entonces eran otras y no relacionadas para nada con nuestro puerto o nuestro comercio.

En este caso, Rocafuerte está usando un hecho no relacionado para servir sus propósitos. Ciento es que era un propósito loable, pero este hecho nos muestra que Rocafuerte manipulaba hechos y circunstancias para satisfacer sus propósitos. ¿El fin justifica los medios?

Un acontecimiento trascendental

El 6 de agosto de 1841 se dio un acontecimiento trascendental que hizo que el puerto pasara del pasado primitivo a "*las luces del Siglo*", como gustaba decir a Rocafuerte. Ese acontecimiento fue la botada del vapor "Guayas", también conocido entonces como San Vicente, que marcó para Guayaquil el cambio de una a otra era histórica como puerto. Más adelante entraremos a tratar en detalle sobre el vapor.

Uno de los buques que hacían tráfico regular con los puertos del Pacífico de América del Sur y Central era el bergantín goleta "Ludomilia", de bandera chilena. En un viaje de Guayaquil al Sur, fue detenida en Callao por orden del Gobierno peruano por razón de que se había denunciado que transportaba armas y tropas del general Santa Cruz. La Balanza N° 45 del 7 de agosto de 1841 reporta: "*(De nuestro corresponsal en Lima). 'Ahí va la 'Ludomilia' declarada por mal detenida en virtud de los informes dados desde Guayaquil. El capitán ha sido perjudicado, y el buque ha sufrido grandes perjuicios...*"^{P3/69} Procediendo la Ludomilia de Guayaquil, también se perjudicaron los exportadores de ese puerto. Este fue sólo un pequeño ejemplo de los perjuicios colaterales que trajo el mal dado asilo al general Santa Cruz, a quien por satisfacer sus ambiciones no le importaba perjudicar a sus anfitriones. El Gobierno ecuatoriano se hacia el desentendido y permitía que Santa Cruz continuara causando graves perjuicios a la nación. ¡Todo en nombre de la amistad entre Santa Cruz y el general Flores, al haber sido compañeros de armas en las luchas de la Independencia!

El 17 de agosto el Corregidor del circuito de Morro reporta, al Comisario de policía de Guayaquil, que un búnquero había recogido al marinero Guillermo Coppt en camino a Chanduy. Se sospechaba que Coppt era un doméstico del cónsul británico, Sr. Cope, quien lo había reportado como desaparecido. Aparentemente Coppt se había fugado y fue puesto a órdenes del Comisario.^{P3/71}

En julio se había realizado una fracasada expedición por los partidarios de Santa Cruz, con intenciones de invadir el norte del Perú. Éstos habían embarcado en Guayaquil a bordo de la goleta "Cabra" y por ello se inició un expediente contra el Capitán del Puerto. Con fecha 18 de agosto el Ministro del Interior comunica al Gobernador de Guayaquil que ha recibido en el Despacho la comunicación en que el Capitán del Puerto responde a los cargos hechos en su contra.^{P3/72}

Con fecha 1º de septiembre Rocafuerte elevó a conocimiento del Gobierno una nueva representación del comercio de Guayaquil pidiendo la reducción del puerto de Manta a la clase de menor. Rocafuerte respalda la representación diciendo que "*todas las razones en que se funda la solicitud son constantes á la Gobon...*"^{P3/73} El

Gobierno no se pronunció de inmediato y el Ministro de Hacienda pidió los informes de estilos.

La Balanza N° 49 del 4 de septiembre trajo la noticia de la entrada a Guayaquil del buque de guerra de los EE. UU. "Dale", al cual se le da la bienvenida al puerto. Este mismo número anuncia la muerte del Presidente de los EE. UU., el general William Harrison, el 4 de abril y su reemplazo por el vicepresidente John Tyler. Harrison, como militar, había estado al tanto de los acontecimientos emancipatorios de América del Sur e inclusive fue ministro de los EE. UU. ante la República de Colombia y amigo del Libertador. ^{P3/75}

Jorge Moore, comisario de Marina, se dirigió a Quito llevando pertrechos desde la plaza de Guayaquil y una vez cumplida su misión el Ministro de Guerra y Marina comunica, el 14 de septiembre, al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil, su retorno a la plaza. ^{P3/76}

Santa Cruz y la Ludomilia

En carta del 15 de septiembre Rocafuerte le dice a Flores: "*Cuando salió de este puerto la corbeta americana de los Estados Unidos la Dale, desapareció también Santa Cruz y unos opinan que se fue en la corbeta americana, y otros que se ha escondido en casa de Mandeville, para escaparse de aquí en la goleta Ludomilia, y evitar la persecución de la goleta de guerra chilena la Colocolo, mandada por el insigne facinero Seignoret.*

Dicen que Santa Cruz ha comprado la goleta Ludomilia, que tiene bandera chilena, y para ponerle bandera inglesa ha sido necesario venderla a un inglés, un tal Mr. Young la ha comprado en regla; Plata como cónsul de Chile se ha opuesto a la venta legal, y ha querido detener la goleta, considerándola chilena, y de aquí ha nacido una controversia muy reñida entre Plata y Mr. Cope, al fin éste ha vencido todas las dificultades aparentes, y ha hecho poner la bandera inglesa en la Ludomilia, que ha sido nuevamente bautizada con el nombre de la Reyna Victoria". Y frente a esta situación y las órdenes que tenía la Colocolo en relación con las actividades de Santa Cruz y sus allegados, se dio una situación de tensión muy grande, pues como dice Rocafuerte: "*La Ludomilia chilena y ahora Reyna Victoria con bandera inglesa debe llevar a Cobija al general Cerdeña, a Miranda, etc., etc., etc., y dicen que saldrá esta noche. Parece que el facinero capitán de la Colocó [sic] pretende violar el pabellón inglés y apresar la Reyna Victoria, y con este objeto ha salido esta mañana del puerto, para ir a esperar su presa, este es el estado en que nos hallamos.*" ^{P3/77}

Esta carta también nos esclarece parte de la historia del famoso bergantín-goleta "Reina Victoria" que más tarde tendría un fatal destino. Si bien se rumoró la compra del buque por Santa Cruz, más bien lo debe haber arrendado por un buen monto, pues luego de fracasada la expedición a Cobija y desembarcado Santa Cruz

en el puerto de Ballenita, el buque salió a Panamá a buscar carga. ¿Por qué no fue primero a Guayaquil por carga, estando más cerca? ¿Tal vez temor a represalias?

Interés del Perú por el astillero de Guayaquil

La carta de Rocafuerte a Flores del 6 de octubre contiene un interesante párrafo sobre el criterio de Rocafuerte sobre los motivos de Gamarra para querer hacernos la guerra: "*A mí me consta que Gamarra y su pérvida administración están resueltos a atacarnos, no porque tengan motivos de queja contra nosotros, sino porque necesitan del astillero de Guayaquil para rivalizar en poder marítimo con Chile, y así como Chile tiene interés en revolver al Perú para impedir los progresos de su comercio, así el Perú quiere también tener en continuo movimiento al Ecuador para apoderarse bien sea a viva fuerza o por intrigas el río Guayas*".^{78/79} Perú no contaba con los bosques madereros de la zona de Guayaquil y eso hacía a ese puerto codiciado para la construcción y reparación de buques de madera.

El puerto de Guayaquil y el comercio

En el Correo Semanal de Guayaquil, en la edición del 10 de octubre de 1841, se publicó un artículo sobre el comercio por el puerto. Al final del artículo se trata específicamente sobre el puerto de Guayaquil como tal y es de muy interesante lectura: "*Debemos examinar ¿por qué Guayaquil, que es un puerto excelente, que tiene el único astillero del mar del sur, que ofrece tantas ventajas para la carena de los buques, en donde se hallan maderas tan buenas y baratas, y que está en el centro de las costas del Pacífico, no es un puerto franco, á donde concurren los buques de todas partes, y á donde vengan á surtirse de las mercaderías de Europa, de Asia, y de América todos aquellos negociantes que no tienen en sus respectivos países un puerto que reuna tantas circunstancias para hacerse un mercado general? Desde ahora decimos, que no se ha tratado hasta el dia de otra cosa que de vivir como vivieron nuestros padres, abandonando á la providencia el cuidado de mejorar nuestros negocios con el transcurso del tiempo. Otros han pensado de diferente manera, y con menos ventajas naturales han logrado mayores beneficios. Comparando el estado del año 39, que se extractó en el número 14 del tomo 1º de la Balanza, con el del año 40, hallamos que en el último ha disminuido la exportacion en 13,053 pesos 7 ½ reales, y la importacion en 73,057 pesos. Los derechos cobrados sobre esta han producido en el año 40 15,543 pesos mas, que los cobrados en el año de 39, y los que corresponden á los efectos de extraccion han dado de menos 4,331 pesos 7 ¼ reales. Vemos tambien que en el año 40 se han extraido 22,055 cargas 16 libras de cacao mas que en 39, pero en el año 40 ha producido la mayor cantidad 23,178 pesos 1 real menos de los que produjo la menor: efecto preciso de la abundancia que siempre hace abatir el precio de las cosas. Así mismo se ve que la extraccion de sombreros de paja ha sido en el año 40 mayor que en el anterior en 83,791 sombreros, que han tenido el valor de*

20,467 peso 6 reales mas de lo que importaron los extraidos en 1839. En las suelas se advierte tambien que en el año 40 se han extraido 4,675 mas que en el año anterior; pero esta mayor cantidad de suelas no ha dado al comercio mayores valores, sino 265 pesos 4 reales menos que la otra cantidad menor". ^{P3/23}

Efectos de los puertos de Manabí y Esmeraldas sobre Guayaquil

El Administrador de la Aduana de Guayaquil informó en julio sobre los efectos que estaban teniendo sobre el puerto de Guayaquil y sus ingresos aduaneros los puertos mayores de Manabí (Manta) y de Esmeraldas (el Pailón). Decía que el contrabando era frecuente e inevitable. El Gobernador apoyó lo indicado por el Administrador de Aduana en una comunicación al Ministro de Hacienda, fechada 24 de julio, recordando las varias representaciones que ya había cursado al respecto y pidiendo se acceda a lo solicitado. ^{P3/43}

Precios corrientes de productos en el puerto de Guayaquil

Los 1º y 2º números del Correo Semanal del mes de octubre de 1841 traen un interesante listado de los productos disponibles en el puerto y sus precios corrientes, el cual copiamos aquí, pues es información de interés histórico:

"Aceite de Galápagos á 6 rs. galon.

Aguardiente de caña á 12 ps. botija de 6 arrobas.*

Alfajias selectas – 4 ps. 4 rs.: de buen desecho á 2 ½ ps.: ruines á 1 1/8 ps.

Arráz á 3 ps. quintal.

Badanas coloradas á 2 rs. (Tiras de piel curtida de ovejas).

Bayeta de la Sierra á 1 3/8 rs. la vara. (Tela de lana, floja y poco tupida).

Brea de Santa Elena á 14 ps. quintal.

Cacao á 4 ps. el de arriba: Machala á 3 ps.: Balao y Naranjal á 30 rs. la carga de 81 libras.

Cascarilla Calizaya roja á 6 ps. arroba: la fina de Uritusinga de Loja, de 12 á 16 ps. quintal; y la otra negra, pata de gallinazo, comun, de 6 á 8 ps. quintal. (La fuente de la quinina, medicina para curar el paludismo).

Cueros de vaca á 12 rs. cada uno, frescos, y secos á 8 rs.

Harina floreada de la Sierra á 8 rs. arroba.

Goma elástica, ó jebe á 8 ps. quintal.

Jerga á 1 ½ rs. vara de la angosta; y de la de obraje á 2 rs. (Tela gruesa y tosca).

Lana de carnero, á 20 rs. arroba.

Manteca de cacao á 2 rs. libra.

Miel de caña á 6 ps. botija.

Paja de mocora á 12 al peso.

Sombreros media ala á 6 ps. docena.

Sombreros machitos á 4 ½ ps. docena.

Suelas, á 10 rs.

Tabaco en hoja, á real libra.

Vainilla, 3 ps. libra.

Zarza parrilla, á 8 ps. quintal."

* En este caso la "botija" se refiere a un tipo de botella para líquido y no a la medida de volumen para sólidos.

Esta muy interesante lista de productos contiene algunos que nos son muy familiares y otros un tanto desconocidos en la actualidad, que como la *cascarilla*, fueron en su momento una importante fuente de riqueza. En esta lista no se menciona la *orchilla*, producto muy codiciado en Europa como colorante de fibras para telas.^{P3/23}

Movimiento del puerto de Guayaquil

En la semana que terminó el 1° de octubre de 1841 tenemos también esta interesante estadística de buques que han entrado y salido del puerto, así como los que han quedado en el mismo.

Han entrado: 2 barcas, desde Callao; 2 bergantines, uno de Callao y uno de San Blas; 4 goletas, una de Paita, una de Manta, una de Esmeraldas y la "Diligencia" de cumplir comisión; 2 bunques, los dos de Tumbes; 1 bote, de Paita.

Han salido: 1 bergantín, al Callao; 4 goletas, una al Callao, una a Paita, una, la Reina Victoria, a Buenaventura, y una a Santa Elena; 1 pailebot, a Panamá.

Han quedado en el puerto: 2 barcas, una española y una hamburguesa; 8 bergantines, tres mexicanos, un español, un peruano y tres nacionales.; 8 goletas, 1 peruana y el resto nacionales; y, el *vapor de guerra San Vicente*.^{P3/23}

Se recuerda al comercio sobre el Reglamento de Aduana

En el primer número del Correo Semanal, Antonio José de Irisarri publicó nuevamente el "Reglamento para las aduanas marítimas de la República del Ecuador", tal cual había sido aprobado por el Presidente en diciembre de 1839 y puesto en vigencia a partir del 1° de enero de 1840. Esta publicación se hacía con el fin de que nadie aduzca desconocimiento de ese instrumento de control.^{P3/48} Sin embargo, su fuerza residía en la voluntad de las autoridades para hacer que se cumpla y en los medios que se daban a los responsables de hacerlo respetar...

Anclaje de buques extranjeros

En la edición del Correo Semanal del 24 de octubre de 1841 se publicó una antigua disposición dada por el entonces gobernador de Guayaquil, Vicente Ramón Roca, el 24 de agosto de 1837, la cual seguía vigente pero había sido olvidada y por lo tanto no era aplicada. Era especialmente importante en estos momentos de tensión en que estaban entrando buques de guerra chilenos a "visitarnos", sin saberse sus reales intenciones hasta que estaban fondeados frente a la ciudad. Veamos lo que dispuso el Gobernador en ese entonces:^{P3/25}

*"ANCLAJE
de los buques de guerra extranjeros*

República del Ecuador.- Gobierno de la Provincia.- Guayaquil á 24 de Agosto de 1837. Al Sr. Jeneral Comandante:- Por una medida de policia y seguridad, ha considerado conveniente que ningun buque de guerra extranjero, de los que entren á este puerto, pueda anclarse frente á la poblacion, tanto porque se halla en estado indefenso, como por ser de combustibles espuestos á incendios. Por tanto US. se servirá dar las órdenes respectivas, para que de hoy en adelante todo buque de guerra extranjero que arribe á esta ria, se fondee del punto de las cruces para abajo, ordenando á la Capitanía del puerto, que por ningun pretexto consienta en que se falte á esta disposicion.-".

Esta orden era muy lógica y saludable, pero el Comandante General del Distrito, celoso de su jurisdicción, no quiso acatarla al menos que se lo confirmara el órgano regular.

Veamos el resultado de su consulta al Ministro de Guerra y Marina, que ratificó en 1841 lo ya dispuesto en 1837: "*Ministerio de Estado en el Despacho de guerra y marina - Quito á 8 de Noviembre de 1837.- Sección de marina – mº 129.- Al Sr. Jeneral Comandante Jeneral del distrito de Guayaquil.- Puesta en conocimiento de S. E. el Presidente de la República, la comunicación de US. fecha 1º del corriente, nº 124, en la que transcribe la que pasó á US. el Sr. Gobernador de esa Provincia con fecha 24 de Agosto próximo pasado, relativamente á no permitir que ningun buque de guerra extranjero pueda fondear frente á la poblacion: en contestacion tengo órden de decir á US., que por el correo pasado se comunicó á esa Gobernacion, por el Ministerio del Interior, una resolucion del Poder Ejecutivo, á fin de que se lleve al cabo la medida de anclar de las Cruces para abajo los buques de guerra extranjeros.- Tengo la honra de comunicarlo á US. par su intelijencia y debidos fines.- Dios guarde á US.- B. (Bernardo) Daste".*

Siendo como en efecto lo era, una disposición muy saludable, era ridículo del Comandante General del Distrito cuestionarla. Es más, la iniciativa de aplicación de esa antigua disposición debía haber salido de él, no del Gobernador civil.

Pero en una contradicción de las que son características en una país mal organizado, el Gobernador de Guayaquil recibió del Ministro de Relaciones Exteriores una disposición complementaria que veremos a continuación, la misma que fue publicada en el Correo Semanal Nº 8 del 21 de noviembre de 1841:^{P3/29 y 80} "*Con fecha de hoy (3 de noviembre), y bajo el número 140, me dice el Señor Ministro de la Guerra lo que copio:- 'Hallándose vigente una disposicion dictada por el departamento de US. H. en el mes de noviembre de 1837, para que los buques de guerra extranjeros no pudiesen fondearse el frente de la ciudad de Guayaquil, y permaneciesen anclados del punto de las Cruces para abajo; S. E. el Vice-Presidente de la República encargado del Poder Ejecutivo, ha considerado prudente, atendidas las presentes circunstancias, no solo renovar la precitada disposicion, sino determinar tambien que en lo sucesivo, y hasta nueva orden, ningun bajel de guerra de los enunciados, pueda pasar más arriba del fondeadero de la isla de Puná, por cuanto que asi lo exije la policia del rio, la seguridad de la*

poblacion y la tranquilidad de aquel distinguido y benemérito vecindario. – Tengo la honra de participarlo á US. H. para que se sirva prevenir lo conveniente á dicha gobernacion, y dar el correspondiente aviso á los señores agentes diplomáticos y cónsules extranjeros residentes en el Ecuador, en la inteligencia, de que si alguno de los referidos buques tuviese una necesidad grave y urgente de subir á Guayaquil, podrá obtener el competente permiso de la susodicha Gobernacion' Lo que traslado a... Francisco Marcos".

Por supuesto, vemos que lo dicho al Gobernador iba más allá de lo dicho al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil, pero no hay documento que indique que haya continuado la diferencia de opinión entre los dos funcionarios.

A fines de noviembre los cónsules extranjeros en Guayaquil acusaron recibo y conocimiento de la disposición ministerial que disponía al puerto de Puná como límite de ingreso de buques de guerra extranjeros. ^{P3/83, 84, 85 y 106}

Asamblea Electoral

El 11 de noviembre el presidente de la Asamblea Electoral de Guayaquil, Manuel Antonio de Luzarraga, comunica al Gobernador de la provincia: "Tengo el honor de pasar á manos de VS. la adjunta copia legalizada delas actas que ha celebrado la Asamblea Electoral dela Provincia al proceder ála renovacion de los cuatro Concejeros Municipales, a fin de que VS. se sirva imponerce delas elecciones que ha hecho la referida Asamblea". ^{P3/81}

La elección, realizada en base a la ley del 11 de marzo de 1825, es de lo más interesante, pues los Concejeros Municipales de Guayaquil actuaban con carácter provincial aparte de su jurisdicción cantonal, al ser la cabecera provincial. Este año se renovaron 4 concejales, siendo electos los siguientes con fecha 7 de noviembre: Juan Gainza, Francisco María Santistevan, José Ignacio Gorrichátegui y Bernal, y José Manuel Estrada. Sin embargo, al día siguiente y por una comunicación del Gobernador se conoció que el Sr. Santistevan no podía ejercer la función de concejal, pues se determinó que era pariente en segundo grado de consanguinidad con el también concejero Diego Noboa. Fue electo en su reemplazo el Sr. José Joaquín Carbo. Por la misma carta del gobernador se determinó que no correspondía en este año la elección de Alguacil Mayor, pues si bien la elección anterior había sido realizada hacia cuatro años, el funcionario actual sólo tenía en funciones dos años, pues reemplazó al titular a su muerte. La Asamblea aceptó lo sugerido por el Gobernador y la elección de Alguacil Mayor quedó para 1843.

Los nuevos Concejeros debían tomar posesión en enero de 1842. Este Concejo Cantonal pasaría por los momentos más difíciles que vivió Concejo alguno en este período, por eventos que se desarrollarían a partir de agosto de 1842.

El 1º de diciembre de 1841 el Ministro del Interior comunica al Gobernador del Guayas lo siguiente: "Nuestro Consulado en Valparaíso, con fecha 1º de Novº. ultimo há dirijido á este despacho la comunicación que traslado.

'El ciudadano del Ecuador Fran^{co}. Calderon ha comprado en este puerto el Bergantin Americano 'Langdon Chaves' y le há puesto el nombre de 'Sabino', y habiendo solicitado un Pasavante para poder enarbolar el Pavellon Ecuatoriano y pasar á uno de los puertos del Ecuador para nacionalizarlo, tuve á bien concederselo dandole el perentorio termino de dos meses, para que lo verifique. El Consulado no há cobrado derechos ningunos al interesado, por no gravar el jiro mercantil, con mas impuestos, que los que deberá pagar en el Ecuador, arreglado á sus leyes. Todo lo que se servira VS. poner en el conocimiento de S. E. el Presidente para los fines que haya lugar' Lo transcribo á VS. para su inteligencia y mas fines consiguientes".^{P3/87}

El 13 de diciembre tres detenidos elevan al gobernador Rocafuerte una representación pidiéndole los ayude en su situación de pobreza. Se trataba de tres marineros de los EE. UU., quienes se habían embarcado en un bote con un peruano que dijo tener pasaporte para entrar a Guayaquil. Cuando llegaron, sin el peruano, no tenían documentos y el Capitán del Puerto ordenó su prisión.

Resultó que los tres detenidos tenían orden de prisión en el puerto de Casma por ladrones. Algo habían hecho también en el puerto de Morro, por donde habían estado el 26 de noviembre.^{P3/88}

La expedición, el 18 de diciembre, del decreto de la rebaja de derechos de importación a los buques nacionales y extranjeros que vinieran directamente de Europa sin parar en otros puertos de América, fue dada con el objeto de fomentar el comercio directo entre Ecuador y el viejo continente, más los efectos generales para el país no se alcanzaron a dar como se pensaba por múltiples razones, entre ellas porque el volumen de carga que venía a Guayaquil desde Europa era mínimo y para los buques era más rentable parar antes en los puertos de mayor movimiento como Río de Janeiro, Valparaíso y Callao. Otra razón es que siendo el contrabando tan fácil por falta de control en la costa ecuatoriana, era más rentable descargar en puertos donde no se pagaba derecho alguno, aunque el precio de la mercadería sufriera un castigo por los inconvenientes de los puertos de contrabando. Otro factor que influiría en aquellos que sí deseaban acogerse a este beneficio es que entre el tiempo que llegó la noticia a Europa y salieron los buques con mercadería, ya se acercaría la fecha fatal de la introducción de la fiebre amarilla, en agosto de 1842. Eran pocos los armadores nacionales que se podían beneficiar de esta disposición.^{P3/89}

Licencia de salida para los buques

Todo buque que salía del puerto de Guayaquil requería una licencia de salida emitida por la autoridad competente, pero la disposición tenía fallas. En diciembre 20 de 1841 el presidente Flores emitió un decreto que resolvía los inconvenientes que se habían dado hasta la fecha. El decreto dice así:

"CONSIDERANDO que la disposición relativa al papel sellado en que deben extenderse las licencias de salida para los buques, ha dado lugar a permanente y muy fundados reclamos, por no parecer arreglado que los buques menores obtengan su licencia con el mismo monto que los mayores, he venido en decretar y DECRETO: Los buques que tuvieran hasta 20 toneladas, recibirán la licencia de salida en papel del sello 8°; los que tuvieran desde 21 hasta 50 en el del sello 7°; los que tuvieran desde 51 hasta 100 en el del sello 6° y de cien en adelante en el del sello 5°".^{P3/53 y 90}

El 21 de diciembre el Administrador de Aduana presenta ante el Comisario de Policía una representación en la cual defiende a uno de los guardas que había sido condenado al pago de dos toldas que habían sido robadas del bergantín "Rocafuerte". El Administrador argumentaba que la función del guarda es cuidar la mercadería que transporta el buque, más no los implementos del mismo que son responsabilidad de la tripulación. El Administrador manifiesta que ese guarda ha cumplido correctamente con su destino por más de diez años.^{P3/91}

Aprovechando la estadía del Presidente en Guayaquil se atendieron algunos asuntos de interés para el puerto. Entre ellos estaba el resolver un problema que se daba en la liquidación en la Aduana de Guayaquil de los derechos de productos a exportarse por Manta. El Administrador de Aduana de Guayaquil sugirió que se liquiden en la misma aduanilla de Manta, estando de acuerdo el Presidente. Esto modificaba el decreto presidencial del 15 de septiembre que redujo a menor el puerto mayor de Manabí.^{P3/92}

Parece que el Gobernador recibió una denuncia sobre contrabando en el bergantín nacional "Carmen", por lo que el 27 de diciembre ordenó al Capitán del Puerto realice una inspección especial a dicho buque. El capitán Reyna contesta de inmediato que se hará el examen.^{P3/93}

El año de 1841 fue uno de mucho optimismo en cuanto a la evolución del puerto de Guayaquil hacia la era industrial, pero ese optimismo quedó en esperanzas frustradas, salvo por la botada del vapor "Guayas" y la entrada regular de los buques de la PSNC al terminar el año.^{P3/95}

El Supremo Gobierno declaró a los buques a vapor exentos de todo derecho a su entrada y salida del puerto de Guayaquil, pero como siempre las comunicaciones no eran eficientes. Por esto, el corregidor del cantón tuvo que notificar al Presidente de la Junta Administrativa de esta exención que incluía los derechos municipales. El decreto era claro: decía TODOS los derechos.^{P3/96}

Situación sanitaria

En su informe al Congreso el Ministro del Interior tuvo esto que decir sobre la salubridad del país: "*En el mes de agosto de 1839 apareció en la ciudad de Guayaquil la peste horrorosa de la viruela, y muy pronto se propagó por el interior, y por toda la República causando los mayores estragos, señaladamente en la clase menesterosa. El Gobierno acudió á contener el progreso de esta funesta calamidad, cuya fuerza no cedió hasta un año despues (1840). Ningun gasto se ha escusado para traer del exterior el fluido vacuno y conservarlo. No son conocidas en el Ecuador esas enfermedades endémicas que en otros paises despuélan las ciudades; pues aun cuando se nota que la elefancia ha progresado en algunos pueblos del interior, es de atribuirse esta desgracia á la falta de dedicacion para contener y curar este mal que equivocadamente se ha creido inevitable*".^{13/9} Esta actitud complaciente sobre las enfermedades en general, practicada desde el más alto nivel gubernamental, sería clave para el ingreso de la fiebre amarilla al año siguiente.

La Junta de Sanidad de Guayaquil

Pero si bien el Sr. Ministro se encontraba complacido con lo actuado, el corregidor de Guayaquil, don José Ma. Maldonado, sí estaba preocupado de la Junta de Sanidad del puerto de Guayaquil. Con fecha 25 de enero de 1841 escribe al gobernador encargado, Sr. Bernal: "*Teniendo en consideracion el Concejo Mpal., que la Junta de Sanidad q. ha habido anteriorm^e. no ha sido compuesta de los miembros que se expresan en el art. 68 de la ley de 11 de Marzo de 1825, y que siendo de absoluta necesidad q. dha. Junta sea instalada y formada como lo dispone la ley, tanto p^a. la observancia de esta, como p^a. q. no se diga de nulidad de cualq^ra. de sus acuerdos; tuvo á bien disponer el Cuerpo me dirijiese á VS. p^a. que se sirva en merito de lo espuesto, proceder á la instalacion de otra Junta de conformidad al citado articulo; quedando VS. orientado de que los dos Reidores q. ha elegido el Concejo, son el Sr. José Ramon Uzubillaga, y el q. tiene el honor de suscribir esta nota*".^{13/68} Como vemos, el corregimiento tomó parte activa en la formación de la Junta Sanitaria y se mantendría interesado en su operación.

Antes de instalada la Junta como lo solicitaba el Corregidor, se presentó un caso en que desembarcó un pasajero enfermo antes de que se realice la inspección de sanidad. El Gobernador pidió cuentas al Administrador de Aduana, pues el guarda del Resguardo de Aduana, que estaba a bordo desde Puná, debía haber impedido el desembarco. El Administrador contesta el día 6 de febrero indicando que, en efecto, el capitán de la goleta "Manuela" había permitido que desembarque el Sr. José Ma. Cucalón cuando el buque ancló frente a la casa de la hacienda Josefina (inmediatamente al Sur del Guasmo), y que había desembarcado también el Sr. Ssumaeta acompañándolo. La situación del Sr. Cucalón era grave y el capitán resolvió permitir su desembarco porque habría fallecido a bordo. El Administrador

acompañó un certificado que demostraba la situación médica del Sr. Cucalón, que no era contagiosa.^{P3/98}

El capitán de la "Manuela" corrió un riesgo al permitir ese desembarco anticipado, pues estaba sancionado por la ley, pero el Sr. Cucalón era un hombre prominente de Guayaquil, así que debe haber ejercido mucha presión sobre el comandante.

Entra en escena el Dr. Juan Francisco Arcia

Don Juan Francisco Bernal, gobernador encargado, contestó al corregidor Maldonado, con fecha 9 de febrero, el siguiente texto: "*Impuesta la Gobon. del acuerdo de la I. Mpalidad. para que se formase la Junta de Sanidad con arreglo á lo dispuesto en el Art. 68 de la ley de 11 de Mzo. de 1825; há procedido en este dia á esa instalacion, eligiendo á los Sres. D. D. José Mascote y Fran^{co}. Arcia p^a. vocales de dha. Junta.*

Lo que digo á V. S. en contestación á su nota de 25 de pp^{do}. y p^a. q. se sirva ponerlo en conocimiento del I. Concejo. Como igualm^e. de q. la Junta há acordado elegir al Sr. Dr. Arcia por el termino de seis meses, pa. q. desempeñe los destinos de 'Director de la Vacuna', y encargado de las Visitas de Sanidad".^{P3/99}

Y el 16 de febrero quedaría sellado el destino de Guayaquil con la siguiente nota: "*Al Sor. Corregidor del Canton. / Por la nota de V. fecha 11 del presente quedo impuesto que la honorable junta de Sanidad tubo la bondad de nombrarme para el desempeño de la Direccion de la Vacuna y Visitas de Sanidad por el primer turno de seis meses; y siendo los días de mañana y pasado maña los señalados por el reglamento para Vacunar á los niños que la necesiten, lo pongo en conocimiento de V. para su intelijencia y disposiciones consiguientes. / Dios guarde á V. / J. Fran^{co}. Arcia*".^{P3/100} De acuerdo con el procedimiento que se debía seguir, al ser el Dr. Arcia el primer nombrado, no le tocaría turno en agosto de 1842, cuando entró a Guayaquil el bergantín goleta "Reina Victoria", procedente de Panamá, pero para entonces el entusiasmo inicial del Corregidor y del Gobernador había decaído y nadie se preocupó de reemplazar al Dr. Arcia cuando finalizó su "turno".

El dos de marzo la ciudad estaba sufriendo de los estragos de los calores del invierno, que más bien había sido seco. Las enfermedades estacionales como "las calenturas" estaban en su apogeo y la Junta de Sanidad quería evitar la contaminación de los alimentos. Por ello dictaron una resolución de que la matanza del ganado se haría en la noche, para evitar la corrupción rápida, por el calor, de la carne faenada. Esta resolución la comunicaron al Comisario de Policía para que la haga respetar.^{P3/101}

En los meses siguientes del año 1841 la Junta de Sanidad continuó su labor sin mayores contratiempos.

La Escuela Náutica

En su informe el Ministro del Interior tiene esto que decir sobre la Escuela Náutica: "*Despues de incorporada la provincia de Guayaquil á la República de Colombia, se estableció en la misma ciudad de 'Guayaquil' una escuela Náutica, cuyos frutos son hoy de gran utilidad para las marinas mercante y de guerra. Esta misma escuela se encuentra actualmente en muy buen estado, bajo la dirección de un hábil profesor: ha presentado exámenes muy lucidos de Matemáticas, y Cosmografía: han entrado los Alumnos en el último exámen de navegacion, y concluyéndolo se cree que estarán aptos para servir en la Marina; y hasta para reemplazar al profesor. Todo el gasto que hace esta escuela es el del sueldo del profesor, y el costo de los libros é instrumentos necesarios, á expensas del Gobierno*".^{P3/9}

Se nombra un Monitor

El 10 de marzo el corregidor de Guayaquil, José María Maldonado decía lo siguiente al Gobernador: "El Director de la Escuela Náutica Sr. Ignacio Mariátegui ha comunicado a este Correjimiento tener bajo su dirección más de 40 alumnos, los cuales necesitan de un joven que haga de Monitor; y que hallándose con este cargo el C. José Nájera con el pequeño sueldo de ocho p. trata de retirarse por falta de recursos. O porque ese pequeño sueldo no le alcanza para mantenerse. El Correjimiento se halla instruido de que dicho Nájera es uno de los alumnos más aprovechados de la Escuela, ciertamente muy pobre y que necesita de auxiliársele; por lo que parece que en beneficio de la misma escuela puede asignársele una cantidad de 16 a 20 ps. mensuales para que a todas horas del día a falta del Director pueda estar al cuidado de que los niños no se distraigan.

Este Correjimiento tiene el honor de poner el presente particular en conocimiento del Sr. Gobernador para que se sirva disponer lo que tenga por conveniente atendiendo principalmente a las aptitudes del mencionado joven".^{P3/107}

El Gobernador atendió favorablemente el pedido del Corregidor y lo comunicó al Director de la Escuela. El 18 de mayo contesta Mariátegui: "He recibido la apreciable nota de VS. fecha de ayer, i habiendo puesto su contenido en conocimiento al Sor. Nájera, procedí a darlo a reconocer en esta Escuela como Monitor jeneral de ella nombrado por la Gobernacion.

Al contestar su apreciable nota me cabe la satisfaccion de dar a VS. las mas especrivas gracias por el interez que ha tomado en el progreso de este establecimiento".^{P3/108}

Y atendiendo lo pedido por el Corregidor en cuanto al sueldo, el Gobernador contesta: "Respecto á haber conceptuado la Gobon. poderosas las razones aducidas por US. en su oficio de 10 del presente, solicitando el aumento de sueldo al Monitor de la Escuela Nautica; he resuelto asignarle veinte ps. mensuales, á cuyo efecto he dado la órden correspondē. á la Tesoreria, para su cumplim̄o. Lo

que comunico á US. en contestacion á su citada nota, y para que lo haga transcendental al agraciado".^{P3/109}

Discurso del gobernador Rocafuerte

El 9 de octubre, en el discurso que el Gobernador acostumbraba dar en la escuela de niñas luego del examen que daban ese día, tocó el punto de la escuela: "... *la escuela náutica hace honor al pais y al profesor que la dirige: cuatro jóvenes aprovechados han concluido en este año su curso de navegación...*".^{P3/224}

Durante 1841 estas son las únicas noticias que tenemos sobre la Escuela Náutica. Sabemos por referencias que se mantuvo activa todo el año.

Defensa del puerto

Vamos a ver en esta parte del capítulo, entre otros puntos, algunas referencias a piezas de artillería y armas, del Distrito de Guayaquil, que fueron enviadas al Distrito de Quito con el fin de aumentar ese parque por motivo de la intervención en la Nueva Granada. Si bien en 1841 la mayoría de estas piezas de artillería y armas no tenían relación con la Marina, es interesante conocer algo sobre ellas. Adicionalmente, con la amenaza de invasión peruana que se mantuvo latente este año, era importante que el parque de Guayaquil se encontrara bien aprovisionado. Sin embargo, veremos por palabras del mismo Comandante General del Distrito de Guayaquil, que en un momento dado el parque no contaba con un solo fusil.

Veamos de inmediato cómo se encontraba el abastecimiento de pólvora del parque militar de Guayaquil, que debía ser abastecido por la fábrica de Latacunga. En Junta de Hacienda de Guayaquil, del 8 de enero de 1841, se trató el siguiente punto: "*El Sr. Tesorero hizo presente á la Junta que en un Buque ecsistian unos barrilitos de polvora que habia manifestado, y que siendo de muy buena calidad según la muestra quese le habia traido, y que presentaba á la Junta le parecia mui conveniente el que se comprase de cuenta del Estado, mucho mas cuando la ofrecian vender á razon de 29 ps. qq. cuyo precio era muy comodo, y al que jamás habia podido comprar el Gobno., en esta intelijencia, y habiendose ecsaminado la polvora por intelijentes, y resulta de buena calidad, de la de fusil, que se vendia al público, á seis rs. libra, acordo la Junta se comprase la cantidad que ecsistia, que era de quince quintales, á razon de 29 ps. qq. á cuyo efecto se comunicase la orden a la Tesoreria*".^{P3/153} Esto no quería decir necesariamente que el parque militar no tenía pólvora, pero como había escasés en la parte comercial de la plaza y la calidad era para fusiles, bien puede haber habido escasés general. Es muy posible que toda la producción de la fábrica de Latacunga se haya dirigido hacia el Norte por la campaña de Pasto. Algo que también es interesante recordar es que si se respetaban las leyes vigentes, esa pólvora se debía haber considerado contrabando, pues su

introducción estaba explícitamente prohibida, según hemos visto anteriormente. Por otro lado, y haciendo de abogados del diablo, si no fuera por esos buques que traían pólvora como parte de su carga, el parque de Guayaquil habría permanecido desabastecido.

El 8 de abril, bogas del Arsenal se encontraban en Babahoyo con una de las falúas del Gobierno cumpliendo una comisión. Por ello, el Gobernador ordena al Capitán del Puerto de Guayaquil pagar a ese personal el jornal de una peseta diaria, por seis días.^{P3/110} La comisión era esperar la llegada del Crnel. Pareja para transportarlo de inmediato a Guayaquil, pero no llegó.

Con fecha 8 de abril el Ministro de Guerra y Marina dispone al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil, a nombre del Presidente, que "se monten unas piezas de calibre de á cuatro y es necesario que VS. remita con la prontitud posible cuatrocientos cartuchos cargados á metralla y ciento á vala".^{P3/112} Las piezas de a cuatro libras eran los cañoncitos que formaban la "artillería volante" que acompañaba a las tropas terrestres en campaña. Por su relativo poco peso y tamaño, eran transportadas en cureñas de ruedas grandes.

El 10 de abril reasumió el puesto de Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil el "propietario" del mismo, Gral. de División Tomás Charles Wright Montgomery, ya recuperado del accidente que sufrió en su fallido viaje a Quito, para representar a Manabí como senador en el congreso. El coronel Juan Pío Díaz, quien había ocupado interinamente la comandancia general del distrito, ejercería interinamente la Comandancia de Armas de Guayaquil.^{P3/113} Mientras, el propietario, Crnel. Ignacio Pareja, esperaba en Quito para cumplir la comisión de llevar personalmente a Madrid la ratificación de los tratados con España.

El 22 de mayo la Junta de Hacienda de Guayaquil acatando la disposición del poder ejecutivo de que es necesario que por "las presentes circunstancias el q^e. el Gobno. se haga del armamento necesario para poder hacer frente con buen éxito á los eventos q^e. pueden sobrevenir" acepta un pedido del Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil para la compra de 500 fusiles nuevos a razón de 7 pesos 4 reales cada uno, pagaderos a ocho meses.^{P3/114} Estos fusiles fueron enviados al Distrito de Quito para las operaciones en el Norte.

Facultades extraordinarias al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil

Con fecha 26 de mayo, el Ministro de Guerra y Marina escribe lo siguiente a sus colegas ministros: "En comunicación de hoy digo al Sr. Jenerl Cmand^e. Jral. del Distrito de Guayaquil lo que á la letra copio.

'Considerando S. E. el Vice Presidente dela República encargado del Poder Ejecutivo, que es de estricta necesidad poner la plaza de Guayaquil y todo el

litoral de ese Distrito, en perfecto estado de fuerza, á fin de resistir á cualquier agrecion extranjera que pudiese sobrevenir para cuyo objeto se hace indispensable autorizar suficientemente al Jefe militar del referido Distrito, para que pueda tomar las medidas que ecsijan las circunstancias presentes y ulteriores; ha tenido a bien resolver 1º: se transmite á la Cmdancia Jral. del Distrito de Guayaquil la facultad especifica en el insiso 1º de art. 65 de la Constitucion, de que el Poder ejecutivo se halla investido, para aumentar, en caso necesario, la fuerza veterana que guarnece el referido Distrito organizando compañias en donde lo sean conveniente para defensa del territorio y muy particularmente en la Provincia de Manabí; encareciendo sobremanera á la espresada Comandancia Jeneral la mas grande economia. 2º: La Comand. Jral. podrá acuartelar, cuando lo considere urgente y de vital importancia, las compañias de milicias que jusgue precisas, y destinarlas al servicio que crea mas oportuno para la seguridad de Estado; y 3º en fin la misma Comand^a. Jral. podra tomar todas cuantas medidas le sujiera su pericia y su patriotismo, para impedir y rechazar toda invasion, y para poner a cubierto de un golpe de mano, el importante puerto de Guayaquil; recomendando el tino y circunspeccion para dictar las providencias que tiendan á este laudable é interesante objeto. = Lo que participo á V. S. para su intelijencia y consiguientes efectos previniendo á VS. que se dá el respectivo aviso á los Ministros del Interior y de hacienda, á fin de que esta disposicion no sufra el mas minimo entorpecim^{to}.'

Me cabe la honra de transcribirlo á VS. para su intelijencia, y á fin de que por el departamento de su cargo se dicten ordenes correspondientes al objeto de que se trata en la nota preinserta". ^{P3/115 y 116} Wright, por cierto, fue muy discreto en la aplicación de esta facultad extraordinaria que se le concedió, y la mejor demostración de ello es que no tuvo mayor tropiezo con Rocafuerte durante este delicado tiempo.

El Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil estaba muy activo en la preparación de la defensa del puerto de Guayaquil antes de que le llegara la notificación del otorgamiento de facultades extraordinarias. Con fecha 27 de mayo dice al Gobernador: "Necesitando de hacerse los tacos precisos para los cañones de las baterias que se están formando en tierra, y para los de la Goleta de guerra Diligencia, convendria, si VS. lo cree oportuno, mandar traer dies ó doce quintales de yerba de salvaje, que servira para el objeto indicado pues de este modo se reportará la considerable economia, de ahorrar el costo de la jarcia toda que debia emplearse, cuyo valor es en el dia de dies p^s. qq^l: así espero que si VS. conviene con esta medida, se sirva dictar las providencias necesarias, á fin de que la mencionada yerba se ponga en esta Ciudad cuanto antes, para dar privilegio á la construccion de dichos tacos". ^{P3/117} Esta pequeña nota y su contenido nos demuestran el tacto de Wright para lidiar con el explosivo Rocafuerte. Haciéndolo partícipe de manera muy tinosa en su actividad de defensa, Rocafuerte no se sentía

disminuido o afectado por la facultad extraordinaria dada a Wright y no a él como ejecutivo provincial.

Otra muestra de esto al día siguiente: "*Acompaño á VS. orijinal el presupuesto que he mandado formar, para construir la esplanada, dela bateria que vá á hacerse en la antigua fortaleza de San Carlos; en vista del cual, espero que si VS. lo tiene á vien se sirva mandar, se proporcionen p^r. la Tesoreria los fondos necesarios, á fin de dar principio á esta importante obra, si fuese posible el Lunes procsimo*".^{P3/118}

A lo que contesta Rocafuerte el día siguiente, 28 de mayo: "*Con la apreciable comunicacion de US. de esta fha. he recibido el presupuesto que se ha formado para construsion de la esplanada en la antigua fortaleza de San Carlos, y en su consecuencia lo he pasado á la Tesoreria previniendo su pago*".^{P3/119}

El teniente político de Puná vieja estaba armando las fuerzas de defensa de la población y para el efecto acudió a las salinas de Punta Arenas para una recluta forzosa de personal. Pudo tomar algunos, pero el resto huyeron al interior de la isla. Ante esto, el tesorero principal del Distrito, Sr. José de Santistevan, escribe al Gobernador el 29 de mayo indicándole el perjuicio que esto representa, pues no habrá quien coseche la sal.^{P3/120} No sabemos cual fue la resolución del Gobernador, pero es posible que habrá ordenado se deje en paz a ese personal, pues la provisión de la sal de Punta Arenas era esencial para los ingresos de tesorería que sufragarían los gastos de guerra.

Las noticias del Perú eran alarmantes, pero mayor alarma causó aquella que daba cuenta de la llegada a Lima, el 5 de mayo, del general Gamarra con una fuerza de dos mil hombres. El general Wright también fue informado que una fuerza de 600 hombres había salido de Piura hacia Lima, con el fin de unirse a Gamarra. Esto dio lugar a que se temiera una invasión. Una expedición salida del Callao podría llegar a Guayaquil sin aviso previo. Wright consideró que, de acuerdo con las facultades extraordinarias recibidas, había llegado el momento de acuartelar las milicias de los cantones y hacer venir parte de ellas a Guayaquil. Creía que 200 hombres organizados en compañías de lanceros y cazadores, con relevos cada mes, era una fuerza adecuada. De esta manera, argüía Wright, se tendría una idea clara de la fuerza de milicias con que se podría contar en caso necesario. El inconveniente que tenía es que no contaba con los recursos para ello, por lo que acudió al Gobernador, el 13 de mayo, pidiéndole su colaboración con la Tesorería de Guayaquil.^{P3/122}

Rocafuerte recibió, el 1º de junio, la nota en que le notificaba el ministerio de las facultades otorgadas a Wright y contestó de inmediato: "*Quedo entendido con la nota de US. n^º 116 de la resolucion del Gobno que se sirve comunicarme relativa a la autorizacion que ha conferido al Jefe Millitar de este Distrito con el importante objeto de que se ponga esta plaza en perfecto estado de defensa y capaz de resistir á cualesquier agresion estranjera que pudiese sobrevenir p^a. lo*

que prestaré p^r. mi parte todos los acilios que sean necesarios á fin de que tenga su debido efecto la antedicha resolucion". ^{P3/121}

Leonardo Stagg, Cmdte. Gral. del Distrito de Quito, había recibido una comunicación de Wright anunciándole el peligro de invasión en el Sur. Wright había escrito al encargado del poder ejecutivo, Sr. Aguirre, pidiéndole que envíe al CPNV Soulín para organizar la Fuerza Naval, pero Soulín estaba ocupado y el Vicepresidente había indicado a Stagg que posiblemente tendría que ir él. Stagg le escribe a su suegro, el Presidente, el 22 de junio: "... *llegó un propio de Guayaquil en el cual me escribió el General Wright anunciando que por noticias recibidas de Lima, debía llegar en esa ciudad el 5 del presente, el Gnral. Gamarra, con la fuerza de 2.000 hombres; que trata positivamente de invadir el Ecuador, y de auxiliar el partido que se halla en favor de la separación de Guayaquil del interior. Yo no puedo creer en estos sueños, ni veo la urgencia con que instar a US. a que vaya a Guayaquil...*

El General Wright ha pedido del Gobierno que manden al Coronel Soulin, para ayudarlo en el ramo marítimo, el Vice Presidente me ha intimado que es muy probable que yo tendrá que marchar en lugar del Coronel Soulin. Esta medida me parece mal calculado en las actuales circunstancias, porque si yo voy será indispensable de crear de nuevo la comandancia General de Marina; si no la colisión y choques continuos que naturalmente ha de resultar y repito, no me parece que las presentes circunstancias autorizan medidas de esta naturaleza, cuando no existe mas que una goletita y el proyecto de comprar el casco de un vapor, para la conclusión de la cual los accionistas no han querido suplir más fondos. En caso de invasión, sí, acompañando a S. E. semejante medida sería oportuna; pero de otro modo y sin que exista una necesidad absoluta, yo no deseo nunca servir en el distrito de Guayaquil...". ^{P3/123} Las palabras de Stagg son muy claras y su criterio queda expuesto al juicio de la historia.

Ya había pasado más de un mes desde que se conoció la grave amenaza de invasión, pero recién el 8 de julio se tramita la provisión de un bote para establecer un vigía calificado en Puná. Ese día escribe Wright a Rocafuerte que para que pueda cumplir su comisión el capitán graduado Juan Garcés, se requiere un bote adecuado, pero no lo hay. Sin embargo, Manuel Antonio de Luzarraga tiene uno bien construido y de buen andar y pide que sea tomado arreglando su precio como sea más conveniente. ^{P3/124}

En esos días de julio hubo una propuesta del nuevo Gobierno de Bolivia, que proclamó a Santa Cruz como presidente, para formar una liga para la protección de las agresiones del Perú. Stagg sugiere al Presidente que no se debía desaprovechar esta oportunidad. Sin embargo, el Gobierno boliviano era débil y llegar a un arreglo

con ellos era, contrario a lo que pensaba Stagg, buscar más problemas con Perú. Como veremos en poco tiempo, ese acuerdo habría sido fatal.^{P3/125}

Santa Cruz había sido proclamado presidente pero no podía ir a Bolivia, por lo que el poder ejecutivo lo ejercía en su lugar el líder de la revolución en su favor, el Crnel. Sebastián Agreda, quien casi de inmediato tuvo la oposición del Gral. José Ballivián, contrario a Santa Cruz. Se creía que Ballivián estaba vendido a los peruanos, pero los hechos demostrarían lo contrario.

La Balanza N° 49 del 4 de octubre de 1841 tiene interesante información al respecto.

Para mediados de agosto ya se preveía un resultado satisfactorio para el Gobierno, de la aventura presidencial en la Nueva Granada y, por el contrario, en el Sur la situación continuaba tensa. Con fecha 17 de agosto el ministro del interior, don Francisco Marcos, escribe al gobernador Rocafuerte que era necesario mantener la provincia de Guayaquil en perfecto estado de seguridad, pues se estaba a punto de concluir arreglos con Nueva Granada que interesados querían impedir.^{P3/126}

Adaptar las balas de los cañones

Con fecha 29 de agosto el Ministro de Guerra y Marina (encargado) escribe al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil: "*No existiendo en el parque de esa plaza balas de calibre de á cuatro conforme US. indica en su comunicación de 18 del presente, señalada con el n° 191, S. E. el Vice Presid^e. dispone remita US. solamente los tiros de metralla pedidos de igual calibre y recomienda á US. haga los esfuerzos posibles pa. conseguir las balas indicadas, y si se lograsen, puede US. remitir todos los tiros que se construyan con ellas*".^{P3/127}

Interesantemente, por alguna razón había frecuentes escasés de balas de este calibre y no se tomaban medidas correctivas, pues lo mismo ocurrió en 1845, como lo veremos. Este calibre lo usaban los pequeños cañones de la artillería ligera.

Jorge Moore, comisario de Marina retirado, transportó a Quito los tiros de metralla para los cañones de a cuatro. Estando allí y conversando con el Ministro encargado se les ocurrió usar los cartuchos de metralla de los cañones grandes de la fragata Colombia que usaban balas de 3 y de 3 ½. Esto motivó la siguiente orden al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil: "... atendiendo S. E. el Vice Presid^e. á q^e. las balas q^e. componen la metralla de á cuarenta y dos de la fragata Colombia, pesan de tres á tres y media libras, y q^e. por consiguiente son aparentes p^a. los cañones q^e. han marchado al Ejto., dispone se construyan los docientos tiros á bala raza que se tiene pedidos, y se remitan con la mayor prontitud á esta Capital, en union de quince mil tiros de fusil embaladas, q^e. tambien se servirá US. mandar, con esos mil de catorce cada mes".^{P3/128 y 129} Esto ciertamente demostraba un estado de desesperación en el abastecimiento de pertrechos a las tropas en el campo. Certo es que los cañones de avancarga, con tacos adecuados, se prestaban para poder

disparar municiones más pequeñas que las de su calibre, pero esos disparos eran mucho menos eficientes que los realizados con balas adecuadas.

Guayaquil sin fusiles para defensa

El 13 de octubre escribe el Gral. Wright al presidente Flores que "... *el aspecto del Sur ha cambiado enteramente, por la revolución que ha sucedido en Bolivia a favor del general Ballivián, dejando a Gamarra espedito ya para venirse sobre nosotros con todas sus fuerzas. Por estos acontecimientos es natural suponer que Santa Cruz estará pronto de regreso, porque su viaje a Bolivia, ya es de valde por lo que digo arriba*".^{P3/130} En efecto, Santa Cruz se quedó "con la bata alzada".

Y en la misma comunicación Wright trata la compra de los fusiles: "*Los fusiles de que he hablado a V. ahora como dos meses (no se trata de los fusiles comprados en mayo), que estuvimos esperando, no vendrán, pues he visto una carta de Chile al Sr. Luken, del dueño de estas armas, en que dice de que ya puede venderlos allí, y que por eso no los remite; y ahora, como V. debe saber, no tenemos un solo fusil en el Parque* (negritas del autor); *pero para remediar este defecto, he hecho una contrata amistosa con la casa de los Srs. Polhemus y Mickle, ofrecimos de parte de V. de comprar 800 y pico que tienen disponibles, de los mismos que antes estuvo vendiendo a nosotros a nueve pesos cada uno; pero ahora, ha convenido en dármelos a razón de siete y medio pesos cada uno con seis meses de plazo. Estas armas como he dicho a V. anteriormente, no son nuevas nuevas, porque hay unas que otras compuestas, pero todas están en buen estado de servicio y lo mismo que si fueran nuevas: el precio también es cómodo: para salvar mi responsabilidad como Comandante General, por lo que pudiese suceder, hoy escribo al Gobierno oficialmente, con instancia, para que tomen estas armas. El Sr. Mickle también se ha comprometido conmigo de tenerlas a mi disposición, y no venderlas a otro hasta que V. me conteste esta carta, que es el término que ha pedido para concluir el contrato finalmente. Escriba U. en el acto al Gobierno sobre esta compra, y también al Sr. Rocafuerte, haciéndoles ver la necesidad que tenemos de estos fusiles*".

Continúa esta carta con una declaración increíble de falta de neutralidad y violación de los términos de asilo político: "*Lo mismo a la casa de Polhemus y Mickle tienen otros tantos de la misma calidad, pero tienen órdenes del General Santa Cruz de ponerlas a disposición de Orbegoso; mas aun estas se pueden conseguir en los mismos términos que los primeros si los necesitamos*".^{P3/130} ¿Cómo permitieron Rocafuerte y Wright que la guarnición de la ciudad quede sin un solo fusil? ¿Falta de comunicación entre los dos? No lo creemos, pues Rocafuerte estaba enterado de todo, como vemos en sus cartas.

Al estar por concluirse con la intervención en Pasto realizada en ese año, el Presidente pidió a Rocafuerte su opinión de qué hacer con el Ejército. Veamos el texto de la contestación de Rocafuerte, el 13 de octubre: "*Tengo a la vista sus dos*

apreciables cartas de Pasto fecha 19 y 28 del ppdo. mes, y contrayéndome a la pregunta que V. me hace, en la del 19, sobre si convendrá que el Ejército se conserve tal como se halla, y situado al Sur de Quito, o si deberá reducirse y estacionarse como estaba antes, diré a Ud. con la franqueza de la amistad que en mi humilde concepto, lejos de disminuir el Ejército, es necesario aumentarlo, y que el único modo que tenemos de conservar el país y la dignidad nacional, es de prepararnos a una defensa vigorosa. La guerra con el Perú es inevitable, sobre todo en las presentes circunstancias, en que el oro, las intrigas y la perfidia y corrupción de Gamarra han conseguido sofocar la revolución que se hizo a favor de Santa Cruz, y han hecho triunfar la contra revolución promovida por Balivián, apoyado en las fuerzas Gamarranas. El 22 del mes pasado el traidor Coronel Carretero vendió a su benefactor y amigo Agreda, le prendió e hizo la transformación a favor de Balivián. Considere V. a nuestro pobre General Santa Cruz, llegando a Cobija y encontrándose con un trastorno de esta naturaleza.

Desembarazado Gamarra de las inquietudes que le daba la revolución de Bolivia, y contando con los recursos que le franqueará su ahijado Balivián, volará al Ecuador y cojo es muy cobarde, y solo sabe triunfar por el oro y la corrupción, el se manifestará tanto más altanero e insolente, cuando nos crea más débiles, y menos preparados a la guerra...

Toda idea de guerra es funesta al país, sobre todo en Guayaquil, en donde hay más comercio y en donde están más metalizadas las almas, y así es preciso obrar con mucha circunspección, aguantar el aguacero de injurias, que caerá sobre el Gobierno, pero es preciso ir adelante y probar que no puede establecerse la paz sólidamente sin estar bien armados y bien dispuestos a pelear (...) Los momentos son precisos, si nos descuidamos, seremos, por nuestra apatía, víctimas de la perfidia de Gamarra, el es muy activo y astuto, y no nos dará tiempo para prepararnos debidamente. La defensa de esta plaza, es como V. sabe, de la mayor importancia, y la presencia de V. aquí es absolutamente necesaria". ^{P3/131 y 132}

Esta carta es notable, especialmente por las palabras de Rocafuerte que nos decepcionan, pues ha venido jugando con la misma cantaleta de la defensa de Guayaquil por años y, teniendo control y dominio de los recursos necesarios, la defensa seguía descuidada. Después de todo lo que ha dicho Rocafuerte desde 1839 en cuanto a reparación de cureñas para tener los cañones listos, la defensa seguía en igual estado de descuido y, como vimos antes, recién se iba a adecuar el ex fuerte de San Carlos, descuidado y destruido por años. ¿De qué servían los cañones si no habían lugares adecuados para dispararlos? En esta carta también quedan claras las simpatías por Santa Cruz.

El apoyo a Santa Cruz al descubierto

El 17 de octubre Rocafuerte escribe al Flores una carta personal que no deja duda de la participación de Ecuador en apoyo al general Santa Cruz: "El señor Hercelles me ha entregado la carta de Ud. fecha en Pasto a 6 del corriente; me ha impuesto

de todo, y tratándose de poner en ejecución el plan de proporcionarle 400 hombres, nos hemos visto atajados por falta de autorización, Wright no quiere comprometer su responsabilidad, y ha dicho, que no suelta los 100 veteranos del batallón sin una orden expresa y terminante del gobierno supremo. Angel Franco que tenía 150 hombres a su disposición, me ha asegurado que no puede juntar ni aún 10 hombres dándoles 17 pesos de enganche porque todos han quedado escarmientados con la última expedición, que hizo Santa Cruz a Piura, pero que todos se pondrían en marcha e irían gustosos al Perú, si el gobierno los llamase públicamente y contasen con una fuerza suficiente para asegurar el triunfo... ".

Rocafuerte continúa la carta pidiendo al Presidente que se publique un manifiesto instruyendo a la nación de la justicia de los preparativos para la guerra, pero aquí el Sr. Rocafuerte está mezclando la expedición que pretende hacer Hercelles, que es con fines puramente políticos entre Bolivia y Perú, con la legítima defensa del territorio ecuatoriano. Mezclando los dos quiere obtener los medios, pero si lo está esperando a Flores para la defensa del Sur del Ecuador, esos recursos, es obvio, eran para apoyar los designios de Hercelles y de Santa Cruz y no para defender al Ecuador. Más adelante dice Rocafuerte: "... Con un manifiesto de esta clase, que es una especie de declaración de guerra (...) se pondrá todo el Ecuador en asamblea, y entonces será fácil reunir la gente que se necesite. ... Como la defensa de esta plaza es de suma importancia, creo que Ud. deberá venir aquí cuanto antes para organizarla; dejándome Ud. a Daste y 2000 hombres de guarnición, nada hay que temer, bien podrá Wright entonces acompañar a Ud. hasta Lima".^{P3/134}

Amenaza conjunta de Obando y Gamarra

El general Obando, anticipando (fallidamente) su triunfo en el Sur de Nueva Granada, quería llegar a acuerdos de ayuda mutua con el Presidente del Perú. Uno de los compinches de Obando, Domingo Alcalá, tenía la misión de ir al Perú a instar a Gamarra que ataque al Sur del Ecuador para darle alivio a las fuerzas obandistas. Noticias de esto llegaron al Ecuador al conocerse correspondencia capturada al coronel Córdova, del Ejército obandista, por el mes de agosto. Para fortuna nuestra, el coronel Ibáñez, del ejército neogranadino, tenía controlados los puertos del Pacífico neo granadino y Alcalá no pudo zarpar a cumplir su misión y fue capturado y juzgado. El Correo Semanal del 24 de octubre nos comunica que esta noticia se recibió por una carta de Cali, fechada 16 de agosto.^{P3/25} Es necesario anotar que es dudoso que Gamarra accediera a satisfacer un acuerdo tan comprometedor como este, al menos que sirviera para satisfacer sus propios intereses, que en ese momento no incluían una invasión al Sur del Ecuador, pues tenía problemas internos más apremiantes.

Sin embargo, esta noticia sirvió para alarma a las autoridades ecuatorianas y motivarlas a mantener una mayor vigilancia en el Sur.

Medida preventiva por amenaza de buques enemigos

Una de las medidas que se tomó a fines de octubre para minimizar la amenaza de buques peruanos o chilenos sobre Guayaquil fue el ordenar que los buques de guerra extranjeros no pudiesen subir más arriba de la Puná sin un permiso especial. Para dar cumplimiento a esta orden destacaron, en el mes de noviembre, al teniente de fragata Francisco Robles, como capitán temporal del puerto de Puná. Él tenía la misión de impedir que los buques de guerra extranjeros pasen de ese punto y si lo hacían, tenía que alertar a Guayaquil. Robles contaba con un esquife rápido, capaz de subir el río más velozmente que un buque grande.^{P3/50, 51 y 106}

La Junta de Hacienda, en reunión del 27 de octubre trató el asunto de la construcción de las lanchas cañoneras para el río. En esta junta no estuvo presente el Comandante General del Distrito de Guayaquil como se acostumbraba cuando se trataban asuntos militares. Dice el acta en la parte pertinente: "Se leyó un oficio del Sr. Comandante Jral. del Distrito acompañando un presupuesto de lo que se calcula gastar en dos lanchas cañoneras de 36 pies de quilla y 13 de manga con su correspondiente puntal por ser de la mayor necesidad para la defensa del río mucho mas en las presentes circunstancias, y examinado por la Junta el presupuesto que suma dos mil tres pesos con cuatro reales se calculó se había formado á precios moderados, como también ser de urgente necesidad tan interesante obra, y que en su consecuencia se solicitase la aprobación del Supremo Gobierno...".^{P3/136, 137 y 138}

Llega Ministro plenipotenciario del Perú

El Gobierno peruano, sin duda informado de las graves preocupaciones del Gobierno ecuatoriano por el temor de invasión, envió un ministro plenipotenciario, el Sr. Matías León, con el ostensible fin de disminuir las tensiones entre los dos países. El Comandante General del Distrito de Guayaquil tenía dudas y sospechas de las intenciones del Gobierno peruano y de su representante. La misma llegada de León en la fragata de guerra "Chile" daba motivo a especulaciones, pues era una clara demostración de apoyo y respaldo chileno a la gestión de ese enviado.

Wright no descuidó su función. Como dice a Flores en carta del 29 de octubre, "En el momento que supe que la Fragata "Chile" había llegado a Puná, he puesto nuestro vapor pegadito con la Diligencia bajo la batería de la Planchada, embarcando todas las noches una Compañía del Num. 1º a bordo; pues, no quiero que a nuestros buques quepa la misma suerte que a los del General Santa Cruz, que fueron sacadas del Callao en plena paz; tal es la confianza que me inspiran los Chilenos. He dado orden también a la Capitanía del Puerto y a los Prácticos para que ningún buque de guerra extranjero pueda pasar de las Cruces para arriba, con arreglo a la disposición del Gobierno de ahora cuatro años y que V. puede ver publicada en el Num 4º del Correo Semanal de Guayaquil. En vista de esto Mr. Cope me ha dicho de que el Gobierno debe mandar de que ningún buque

de guerra extranjero pase de Puná durante las presentes circunstancias y de que los Ingleses y franceses en este caso estarán prontos no solamente a conformarse con esta disposición, sino también a impedir que ningún buque de guerra extranjero de otra nación, entre a la Ría de Puná para acá, y de que él hará todo lo posible para traer un buque de guerra inglés a Puná con este mismo objeto. Hoy escribo oficialmente al Gobierno sobre el particular, proponiendo esta medida y en caso de que resuelva adoptarla, debe ponerla en conocimiento del Sr. Mendeville y Mr. Cope por el ministerio respectivo, para que ellos lo hagan circular y explicar a los Jefes de los buques de guerra los motivos que han dado lugar a esa medida".

P3/139

Esta comunicación nos esclarece que fue el Cónsul inglés quien tuvo la prudente idea de limitar, por el momento, el ingreso de buques de guerra extranjeros sólo hasta el puerto de Puná.

Los preparativos de defensa continuaron en los últimos tres meses del año en la medida que los recursos económicos estuvieron disponibles. Hacia finales del año se inició la construcción de dos lanchas cañoneras y se contrató la construcción de un bote auxiliar para la "Diligencia" y el vapor "Guayas". Se quiso adquirir una goleta de mayor tamaño que la "Diligencia", pero no fue posible hacerlo, principalmente por falta de recursos. El vapor "Guayas" fue armado en guerra, al igual que la "Diligencia", con los cañones y carronadas que su capacidad permitía montar, de a 18 lbs. la goleta y de a 24 y 18 lbs. el vapor.

Para fines de año la situación con Perú estaba muy tensa y se habían enviado tropas hacia el Sur. El Presidente marchó a Guayaquil a comienzos de diciembre.

Un decreto especial para el "Jeneral Presidente"

El número 11 del Correo Semanal, de fecha 12 de diciembre, trajo un decreto emitido por el Vicepresidente encargado del poder ejecutivo. No debemos olvidar que entonces la ausencia del Presidente de la capital requería que el Vicepresidente asuma el mando.

*"Francisco de Aguirre Vice – Presidente
de la República del Ecuador &c. &c. &c."*

Teniendo en consideracion:

1. *Que una gran parte del ejército ha marchado á estacionarse en las provincias del Sur de la República:*
2. *Que el Jeneral Presidente, marcha tambien hacia dichas provincias, con el importante objeto de mandar en persona las tropas, siempre que la salud de la patria lo hiciere necesario; y*
3. *Que en la Provincia de Guayaquil es indispensable hacer algunos arreglos prontos y urgentes, asi para facilitar la subsistencia de las tropas, como para*

*mejorar la administracion en el interior de la provincia; he venido en decretar,
y*

Decreto.

Art. único. Se faculta al Jeneral Presidente para que, por el órgano de su Secretario Jeneral, haga en la provincia de Guayaquil los arreglos que estime convenientes en lo diferentes ramos de la administracion pública.

Dado en Quito á 29 de Noviembre de 1841...".^{P3/229}

La Armada

El Ministro de Hacienda, en su informe, nos indica el monto al que ascendió en el año 1840 ciertos gastos militares y de Marina, lo que vemos a continuación:

Gastos de guerra:	50.749 pesos 3 reales
Gastos de marina:	17.190 6 ½ reales ^{P3/10}

Informe del Ministro de Guerra y Marina al Congreso de 1841

El Ministro de Guerra y Marina, en su informe al Congreso reportó lo siguiente sobre la Marina: "*Este ramo de la fuerza pública, á quien está encomendada la proteccion del comercio y los intereses del fisco, se encuentra, poco mas o menos, en el mismo estado que se manifestó en 1839; pues, aunque entonces teniamos tres pequeñas Goletas en la ria de Guayaquil, solo una se conservaba armada, en atencion á que las otras se hallaban del todo inútiles. Una ley de la última legislatura, que no recibió la sancion constitucional, y cuya objecion no pudo tener lugar, en razon de que ella fue remitida al Gobierno en la misma noche de cerrarse las sesiones, destruia enteramente este cuerpo; pero aunque el Ejecutivo consideró esta medida opuesta al articulo 85 de la carta fundamental y perjudicial á las rentas, cuyos pormenores tendré la honra de detallarlos separadamente, al tiempo de devolverla, como lo establece la Constitucion, esto no impidió que se hiciesen todas las reducciones que nuestras circunstancias pecuniarias demandaban, y eran compatibles con la conservacion de nuestra fuerza naval, sin deterioro de su moral y disciplina, como hubiera sucedido si la ley que dejó enunciada, hubiese sido ejecutada. El estado N° 10 os convencerá de esta verdad pues que, comparando las sumas que se presupusieron anteriormente, con las que se presuponen en la actualidad, podréis juzgar de la crecida reducción que se encuentra. Preciso ha sido deshacerse de las dos embarcaciones inservibles, que mas arriba indiqué, por que sus composiciones habrían sido muy costosas; y que de no hacerlo así corrían el riesgo, particularmente una de ellas, de irse á pique en este invierno, según consta de los documentos que escisten en la secretaría; como por otra parte la pequeñez de estos buques los inhabilitaba para desempeñar comisiones de interes en la mar, el Gobierno ha creido prudente vender la una*

(Gracia del Guayas) habiéndose encontrado quien diese un precio ventajoso, conservando su importe para darle una inversion análoga, y desbaratar la otra (Guayaquileña) á fin de aprovechar de todos sus enseres. De esta manera se ha obtenido un fondo, que unido á alguna corta cantidad, bastará para la adquisicion de otro buque, que reuna á la cualidad de ser útil en el rio, la de poder ser empleado con seguridad, según conviniere al bien del servicio; y esto es tanto mas necesario cuanto que la esperiencia ha dado á conocer que no podemos prescindir de guardar nuestras costas, si queremos preservar las rentas de una completa ruina. El contrabando marítimo aumenta cada dia prodijiosamente, siendo por demas decir que las entradas de las aduanas disminuyen en proporcion, por la plena libertad y comodidad de que gozan aquellos que especulan en estas empresas; pudiendo temerse, no sin razon, que la impunidad desperte la codicia de las personas, que hasta ahora han estado en la espectativa, y que estas operaciones tomen un incremento mucho mayor. Hay mas: al paso que el contrabando relaja todos los resortes de la moral, amenaza tambien la fortuna de los hombres de providad que se limitan á un honroso comercio, por cuanto, satisfaciendo estos los derechos que causan sus introducciones, es imposible que sostengan la concurrencia con aquellos que los introducen clandestinamente, cuyas consideraciones no pueden menos que llamar la atencion de los lejisladores; y el Ejecutivo cree que es de vital importancia el conservar un crucero activisimo, con el objeto de destruir, ó al menos disminuir, abuso tan pernicioso, bajo de tantos aspectos".^{P3/11 y 12} No podemos criticar el contenido del mensaje ministerial en cuanto a la Marina, pues es muy claro y certero. Lastimosamente, parece que aún en el mismo Gobierno no le prestaron atención a declaraciones que eran clave para la seguridad nacional así como la salud del comercio y de los ingresos, por derechos de importación, del erario nacional. El informe del Ministro nombraba claramente al mayor enemigo de la nación: El Contrabando.

El Ministro concluye: " ... si la patria necesitare de sus servidores armados, puede descansar en las bayonetas que sostienen sus leyes, y estar segura de su obediencia, que garantiza el reposo en el interior, y la respetabilidad en el exterior". Ciertamente palabras de un soldado respetuoso de la Constitución.

El cuadro N° 10 que reproducimos en facsímil, nos da una idea muy clara de como estaba integrada la Marina en 1840 y hasta julio de 1841, en que se dieron cambios importantes en reactivación de personal al incorporarse a la Marina el vapor "Guayas" y luego en 1842, en que se incorporaron las lanchas cañoneras. Si vemos la cifra total del cuadro, que da 13.678 pesos, notamos inmediatamente una considerable diferencia con la cifra citada por el Ministro de Hacienda: "Gastos de marina: 17.190 6 ½ reales"^{P3/10} Esta diferencia de 3.511 pesos 3 ½ reales era un 25% del presupuesto de Marina que no sabemos donde se destinó. Es posible que

se tratase de la lista de inválidos y montepío de la misma Marina, que no constaba en el presupuesto específico de la Armada activa, pero que sí era cargado al mismo. En el cuadro figuran con nombre y rango los oficiales retirados en goce de letras de cuartel y retiro. Paradójicamente, no figuran los nombres de los oficiales en servicio activo, pero sabemos por otras fuentes que Agustín Oramas era el mayor de Marina, Francisco Reyna era el capitán del puerto de Guayaquil y Lucas Rojas era el comandante de la goleta "Diligencia". Todos ellos eran capitanes de fragata graduados.

Gaceta del Ecuador, gastos de guerra – Marina

La Gaceta N° 391 del 13 de junio de 1841 reporta los gastos de Marina en febrero de ese año:^{P3/105}

RUBRO:	MONTO
<i>Sueldos de marina. En 20 pagados a sus empleados por las dos terceras partes de sueldo del presente mes.</i>	<i>Pesos - Reales</i>
<i>A la mayoría de órdenes...</i>	<i>45 – 7 ½</i>
<i>Al arsenal...</i>	<i>60 – 3 ½</i>
<i>A la goleta de guerra Diligencia...</i>	<i>302 – 4 ½</i>
<i>A los jefes, oficiales sueltos i viudas...</i>	<i>243 – 5</i>
<i>Raciones suministradas a los mismos en el presente mes...</i>	<i>467 – 1</i>
<i>En 27 invertidos en víveres i otros artículos para la gta. de guerra Diligencia..</i>	<i>431 – 1 ¾</i>

El único buque de la Marina de Guerra

Como hemos visto por el informe del ministro y los estados que hemos presentado, el único buque que tenía la Marina de Guerra del Ecuador en los primeros ocho meses de 1841 fue la goleta de guerra "Diligencia", que normalmente estaba armada sólo con un pequeño cañón de señales. Cuando se requería, se la armaba en guerra, montándole un cañón de hasta 18 libras, que era lo máximo que su capacidad de peso permitía. En el siguiente capítulo tratamos sobre este buque.

A continuación el Cuadro N° 10 del informe ministerial de 1841.

REPUBLICA DIEL ECUADOR.

MINISTERIO DE GESTIÓN MARINA

Artículo 1º Se establecen las Sistemas de la red de mensajería y comunicaciones, así como las especificaciones de todos los establecidos que pertenezcan al servicio nacional.

NINETY ONE TWO

NOTA: *Un solo relato de estos hechos no es suficiente para establecer la responsabilidad de un individuo.*

BERT 3P 2020-08-09

Un avance inesperado para la Marina

Por razones más que nada políticas, el presidente Flores accedió al pedido del gobernador Rocafuerte para que el Estado compre el buque a vapor que se estaba construyendo. El buque no era diseñado para guerra, pero la situación de tensión que existía con Perú más la llegada de la nueva fragata "Chile", pedida por la república de ese nombre, conspiraron para que Rocafuerte pudiera definir al buque como "*una batería flotante, que vale más que una fragata de 44 cañones*". El buque pudo navegar desde su botada el 6 de agosto, pero como habían bajado las tensiones con Perú, su servicio se pospuso y permaneció al ancla, parcialmente tripulado por marinos de guerra.

Sin quererlo, la Armada del Ecuador, siendo pobre y equipada con sólo dos buques, era la más avanzada tecnológicamente de las de la América del Pacífico, pues ninguna otra, salvo los EE. UU., contaba con un buque a vapor.

Las lanchas cañoneras

En comunicación del 21 de octubre le dice el Gral. Wright al Gobernador: "*Como por las presentes circunstancias es muy importante y de mayor necesidad, fabricarse en este astillero dos lanchas cañoneras, para la defensa del río, he mandado formar un presupuesto del costo que tendrá la construcción de dichas embarcaciones, el cual acompaña a VS. original, para que en su vista y penetrado de la urgencia q^e. tenemos de aumentar nuestras fuerzas navales, se sirva dictar las providencias necesarias, afín de dar principio con la brevedad posible á tan interesante obra*".¹³⁵ Aprovecharemos este punto para enfatizar que desde la época colonial las lanchas cañoneras eran los principales medios de defensa en el río, pues eran plataformas móviles de artillería. Si bien las lanchas tenían mástil colapsable y en el momento oportuno usaban su vela, las maniobras durante operaciones de combate las hacían a remo, lo que permitía una maniobra más rápida pero de corta distancia.

El presupuesto de la obra, presentado por el capitán del puerto, Francisco Reyna, es interesante y lo vemos a continuación:

<i>Presupuesto para la construcción de dos lanchas cañoneras para el río</i>	<i>Ps. - Rs.</i>
<i>Por dos mangles de 13 varas y 2 palmos grueso, á 5 pesos cada uno....</i>	<i>10 -</i>
<i>Por 125 guachapelies de 4 ½ á 5 palmos de la buelta del primer gálibo á 2 ps...</i>	<i>250 -</i>
<i>Por los 100 dichos del segundo gálibo, y de los mismos palmos á 12 rs...</i>	<i>150 -</i>
<i>Por 25 amarillos de 6 palmos de grueso, y 10 varas de largo á 6 ps. cada uno...</i>	<i>150 -</i>
<i>Por 25 alfajías buen derecho, á 20 rs...</i>	<i>87 - 4</i>
<i>Por 2 rodas guachapelies de 6 palmos de grueso á 4 pesos cada uno...</i>	<i>8 -</i>
<i>Por 2 quintales de estopa de coco á 12 ps. quintal...</i>	<i>24 -</i>
<i>Por 1 quintal de id. cañamo en...</i>	<i>12 -</i>
<i>Por 4 qq. clavos de cobre de 5 pulgadas á 36 pr. quintal...</i>	<i>144 -</i>
<i>Por 3 barriles brea á 12 ps. cada uno...</i>	<i>36 -</i>

<i>Por 1 qq. clavos de hierro de todas menas á 16 ps. qq...</i>	<i>16 -</i>
<i>Por 2 palos de maria, á 25 ps. cada uno...</i>	<i>50 -</i>
<i>Por 3 barriles alquitrán á 12 ps...</i>	<i>36 -</i>
<i>Por 6 morales de 6 palmos p^a. baras y puntales á 5 ps...</i>	<i>30 -</i>
<i>Por lo que se calcula gastar en carpinteros, calafates, aserradores y herrero...</i>	<i>1.000 -</i>
<i>Guayaquil, Octb. 21 de 1841</i>	<i>Total: 2.003 - 4</i>

Como el Gral. Wright había enviado copia de la comunicación sobre las lanchas cañoneras al Ministro de Guerra y Marina, éste se apersonó del asunto y le escribió de inmediato al Ministro de Hacienda. El 1° de noviembre este Ministro escribe al Gobernador pidiéndole que atienda con prioridad el asunto. Se cruzaron en el tránsito del correo esta comunicación con el acta de la Junta de Hacienda del 25 de octubre, que trataba el mismo tema.^{P3/140}

Y para mostrar mayor confusión, pues Wright también había escrito al Presidente con fecha 9 de noviembre, el Ministro del Interior y RR. EE. escribe al Ministro de Hacienda con el objeto de que se sirva ordenar al Gobernador de Guayaquil la construcción de las dos lanchas cañoneras.^{P3/141} Esta era una clara demostración de las confusiones que causaba una organización mal definida de las funciones públicas.

El gobernador Rocafuerte contesta al Ministro de Hacienda el 17 de noviembre indicándole que "*Dispondré lo conveniente pa. que se construyan las dos lanchas Cañoneras que ordena el Gobierno en su nota n° 374, con el importante objeto de aumentar la marina que sirva de defensa en este Puerto, cuyos costos ascienden á dos mil tres pesos (2003\$) según el presupuesto que se sirve VS. incluir á su citada nota*".^{P3/142} ¡Curiosamente, Rocafuerte escribe como si fuera lo primero que conoce al respecto!

Y para mayor necesidad, el 19 de noviembre le escribe el Comandante General del Distrito de Guayaquil al Gobernador de la provincia indicándole que el Presidente había aprobado la construcción de las lanchas cañoneras.^{P3/143 y 144}

Si tomamos en cuenta que la primera comunicación de Wright a Rocafuerte está fechada 21 de octubre, vemos que ya se había perdido casi un mes. Esta comunicación nos da un indicio de que las comunicaciones entre el Gobernador y el Comandante General del Distrito no eran nada fluídas, pues debían haber estado discutiendo personalmente sobre el tema.

Se pierde la compra de la goleta "Teresa"

Esta carta también toca el importante punto del pequeño tamaño de la goleta "Diligencia" y el hecho de que normalmente se la mantiene desarmada para servicios de cabotaje ajenos a los de Marina. El Gral. Wright hace las siguientes consideraciones: "... mas como puede dilatar algún tiempo la construccion de las citadas lanchas, y ponerlas en estado de servicio, creo de mi deber llamar la atencion de V. lo espuesto que está este rio mientras tanto, por la falta de un buque que pueda no solamente ayudar á la defensa del Puerto, sino dirijirse á alta mar

en cualquiera comision (esto es tanto por la "Diligencia" como por el "Guayas" y su diseño para aguas interiores); y como VS. sabe que siempre tenemos que desarmar la goleta de guerra Diligencia cuantas veces tiene que salir fuera del río aun á los lugares mas inmediatos; y además, esta goleta es tan pequeña, que solamente se puede considerar con clase de Cañonera del río; creo mas conveniente que hallandose actualmente una Goleta en este puerto llamada la Tereza de bandera Granadina, cuyo buque tiene toda la capacidad necesaria, y fuerte en proporcion p^a. montar un cañón jiratorio de á 32, y según estoy informado puede conseguirse en la suna de seis mil p^s., teniendo en consideracion la pocision del pais y las presentes circunstancias, recomiendo a VS. la compra del espresado buque, previo su debido ecsamen y avaluo gral. sin aguardar á consultar al Gobno. sobre el particular, porque si no se hiciese la contrata ahora, dará á la vela p^a. el Callao en estos dias, perdiendo la ocasión que se presenta. Por tanto VS. se servirá contestarme lo que resuelva respecto á la compra que indico".^{P3/144 y 145}

El nombre completo de la goleta granadina era "Joven Teresa" y había entrado procedente de Tumaco el 5 de noviembre. Salió el 23 de noviembre con destino al Callao.^{B/48 N°s 6 y 10 p. 8.}

El pedido del Gral. Wright era razonable desde el punto de vista de su puesto, pero el Gobernador no tenía facultades extraordinarias para disponer arbitrariamente de los fondos que se requerían (si es que los había en caja). En la comunicación se percibe que el Gral. Wright quiere hacer valer las facultades extraordinarias que sí se le concedieron a él, pero ellas estaban limitadas a sus funciones de defensa y no abarcaban la hacienda pública. Adicionalmente, acabamos de ver el drama burocrático que fue la contrata de construcción de las dos cañoneras, por un monto que era la tercera parte de la compra propuesta. Ahora bien, es posible que precisamente por esa experiencia el Gral. Wright quiso aprovechar de la personalidad del Gobernador para tratar de lograr esa compra sin respetar los procedimientos.

El gobernador Rocafuerte escribió al Ministro de Hacienda al respecto el 24 de noviembre: "No estando en las atribuciones de la Gobon. decretar gasto alguno sin conocimiento y aprobacion del Sup^o. Gobno., no ha podido acceder á la indicacion del Sor. Comandante Jral. de este Distrito, sobre se compre de cuenta del Estado la Goleta Tereza p^a. armarla en grra. y que sirva tanto p^a. la defenza del río quanto p^a. emplearla en cualquiera comision; y como las razones que aduce el espresado Comandante Jral. en la nota que me ha dirigido con este objeto son en mi opinion de bastante fuerza y gravedad, la elevo en copia p^r. el conducto de US. al Poder Ejecutivo, p^a. que si las considerase tales se sirva disponer lo que fuese de su agrado".^{P3/146} (De cualquier forma, la "Teresa" ya había zarpado el día anterior).

Y la pobreza de la Armada era tal que los dos buques activos no tenían botes de servicio, como vemos por la siguiente comunicación del Gral. Wright al

gobernador Rocafuerte, fechada 30 de noviembre: "Siendo de la mayor necesidad proveer á nuestros buques de guerra de las embarcaciones necesarias para su servicio, y p^a. el desempeño de las frecuentes comisiones que ocurren en el dia, cuyo cumplim^{to}. se entorpece muchas ocasiones por la escases de embarcaciones menores que tenemos; he mandado formar un presupuesto del costo que tendrá la construccion de un bote apparente para el servicio, resultando de este modo la mejor economia, pues la experiencia ha demostrado que los botes que se compran hechos, á mas de ser de mayor costo, son de poca duracion y originando continuos gastos en sus refacciones. VS. provisto del expresado presupuesto que acompaña orijinal, y atento a las razones que dejo espuestas se servira indicarme si debe darse principio á la construccion del enunciado bote para dictar las ordenes convenientes".^{P3/147}

Si bien apreciamos la urgencia que sentía el Comandante General del Distrito de Guayaquil, a pesar de que por mucho tiempo (desde 1837) no había hecho absolutamente nada por preparar la defensa del Puerto, por lo seguido de estos pedidos fuera de la estructura legal, creemos que existía entonces una situación tirante con el Gobernador, a pesar del parentezco político que tenían. Este pedido para el bote, aunque de un monto infinitamente menor, era en principio igual al de la compra de la goleta "Teresa".

Ascensos en la Marina

El 28 de diciembre de 1841 el Comandante General del Distrito de Guayaquil notifica al Gobernador los siguientes cambios en el personal de Marina: El teniente de fragata Francisco Robles había sido ascendido a teniente de navío; el alférez de fragata Fracisco Gutiérrez ha sido admitido nuevamente al servicio de Marina; se reincorpora a la lista de retirados al teniente de navío Mateo P. Game, con la asignación de 20 pesos. Pide que la Tesorería haga los respectivos pagos a estos oficiales.^{P3/148}

Capítulo 20 - La goleta de guerra "Diligencia"

Sus características

Esta pequeña goleta de 40 ½ toneladas, 55' de eslora, 50' de quilla, 14' de manga y 5' de puntal, era el único buque de guerra ecuatoriano durante los primeros ocho meses de 1841. Su comandante durante todo este año fue el entonces capitán de fragata Lucas Rojas, cuyo apellido a veces lo escribían "Roxas".

Estas medidas, que ya fueron dadas en la 1° Parte y que repetimos aquí para recordarlas, fueron dadas por su comandante en 1845 y son las únicas que tenemos como referencia.

El día 4 de enero el gobernador encargado, don Juan Francisco Bernal, le escribe al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil encargado (por el accidente que sufrió el Gral. Wright), Crnel. Juan Pío Díaz, dando la siguiente disposición: "*Conceptuando la Gobon. de urgente necesidad el que la Goleta de Guerra 'Diligencia' se dirija á cruzar por las costas de Manabí, se servirá US. disponer lo conveniente para que dicho buque se aliste, y se ponga á mi disposision, previniendo al mismo tiempo á su Comandante reciba de la Gobon. las instrucciones que se le comuniquen al efecto...*".^{P3/36}

Una "comisión importante"

En esa misma fecha se tramitaba en Quito un pedido que había presentado el Comandante General del Distrito de Guayaquil referente a reemplazar el cobre que recubría el casco de la "Diligencia". El 4 de enero escribe el ministro de Guerra y Marina (encargado, Juan Hipólito Soulín) al Ministro de Hacienda: "*Con fecha de hoy digo al Señor Comandante General del Distrito de Guayaquil lo que á la letra copio.*

'He puesto en conocimiento de S. E. el Presidente de la República, la estimable comunicación que V.S. dirigió al despacho de mi cargo en 23 del que espiró (diciembre de 1840) marcada con el N° 54, contraida á manifestar la urgencia de quitar el cobre viejo que ecsiste en los fondos de la goleta de guerra Diligencia, y forrarle de nuevo con las planchas que se han estraído dela goleta Guayaquileña; é impuesto S.E. dela necesidad de esta medida, me ha ordenado contestar á V.S. que accede desde luego á la refaccion indicada, recomendando a V.S. de cuidar que la goleta de guerra Diligencia, sea pronta para salir á la mar el 25 del presente mes por que importa que ella esté del todo preparada, para marchar á desempeñar una comision importante, debiendo tener á su bordo 2 meses de viveres'. == Lo que me cabe la satisfaccion de participar á V.S. para su intelijencia y consiguientes fines; advirtiendo que se ha dado el competente aviso al H. Sr. Ministro de hacienda, á fin de que disponga lo conveniente, para que esa gobernacion proporcione todos los ausilios necesarios al objeto que queda enunciado'.^{P3/149}

Cuando vemos que el Gobernador de Guayaquil daba una orden y de Quito venía otra totalmente distinta, queda claro que las comunicaciones entre los funcionarios no eran buenas y tenían agendas distintas. Pero las dos comunicaciones precedentes nos esclarecen también que no habían buenas comunicaciones entre los dos funcionarios temporalmente a cargo de la Gobernación y de la Comandancia del Distrito.

En respuesta a la carta que le enviara el Gobernador para que la "Diligencia" salga a crucero de la costa, el Comandante General del Distrito le responde el 5 de enero: "*En contestacion á la apreciable nota de V.S. de ayer, en que se sirve manifestar la necesidad urgente de que la Goleta de guerra Diligencia se dirija á crusar sobre la*

costa de Manabí; diré á V.S. que desde que este buque regresó á este puerto de su ultimo viaje á dicha costa, hiso presente su Comand^e. á esta Comand^a. Jeneral el mal estado en que se encuentra su cobre, cuya causa no permite que la Goleta salga á navegar sin esponerla á un peligro casi sierito; en este estado habia mandado formar aquí el presupuesto de lo que importaría reemplazar su cobre con el que tenemos almacenado, que se estrajo de la Goleta Guayaquileña, á fin de poner la Dilijencia en buen estado para desempeñar cualquier comision, cuyo presupuesto remitiré á V.S. luego que está construido, con el objeto de que se sirva mandarlo cubrir y dar principio á esta obra con la anticipacion posible, para de este modo poder llenar los deseos dela Gobernacion".^{P3/150}

Y ese 5 de enero el ministro de Hacienda (encargado, don Francisco Marcos) le escribía al Gobernador con el mismo tenor que había escrito el día 4 al Ministro de Guerra y Marina.^{P3/151} Lo de la "comisión importante" debe haber sorprendido un poco al Gobernador encargado y cuando le llegó esta carta debe haber sentido un alivio al no haber podido mandar a la goleta en crucero de la costa, pues al llegar esa orden de "comisión importante", se habría encontrado sin buque para cumplirla.

Con fecha 6 de enero el Comandante General del Distrito (e) comunica al Gobernador (e) los trámites que está haciendo referentes a la "Diligencia" y le adjunta el presupuesto *"del gasto aproximado que occasionará la obra de dha. Goleta, sin incluir el cobre, p^r. que tenemos al intento el que produjo la Goleta Guayaquileña, con cuyo objeto está almacenado"*. Informado esto, pone en manos del Gobernador la resolución del pedido.^{P3/152}

En Junta de Hacienda del 8 de enero el Gobernador (e) trata el asunto de la reparación de la goleta "Diligencia", cuyo presupuesto de reparación era de 279 pesos, pero la Junta resuelve dejar el asunto pendiente por cuanto el Comandante General del Distrito había elevado la consulta al Supremo Gobierno.^{P3/153} Sin embargo, si analizamos el procedimiento que se seguía, vemos que aquí se actuó porque el Comandante General del Distrito no había consultado con el Gobernador, pues bien podía la Junta haber resuelto a favor, para que el Supremo Gobierno lo ratifique, ahorrando así unos 15 días de tiempo, en vez de esperar la resolución del Gobierno para tratar recién el asunto e iniciar el trámite. Ciertamente se satisfacía el ego del Sr. Gobernador, pero se perjudicaba al país al retrasar el crucero o la "comisión importante" que debía cumplir la goleta.

El 13 de enero el gobernador (e) Bernal confirma al Ministro de Hacienda que dará las providencias necesarias para que se faciliten los recursos para la reparación de la goleta "Diligencia" en el menor tiempo posible, de acuerdo al presupuesto formado para el efecto. El Gobernador ya estaba al tanto de la comisión importante

que desempeñaría la goleta y que se la debía abastecer para dos meses de navegación.^{P3/154}

Ese mismo 13 de enero el Comandante General del Distrito (e) le confirma al Gobernador (e) la disposición del Presidente que ya estaba notificada, demostrando la repetición de trámites y tiempo perdido a causa de la falta de comunicación entre las autoridades competentes. Lo nuevo de esta comunicación es que la "comisión importante" debía comenzar el 25 de enero y la goleta tenía que estar lista para esa fecha. También se harían otros arreglos menores, lo que quedaba cubierto por la disposición dada. La tramitología burocrática ya había hecho perder varios días y la reparación se tendría que hacer apuradamente, con los consiguientes efectos en la calidad del trabajo que realizarían los carpinteros de ribera en el astillero.^{P3/155}

Pero el apuro tuvo que ocupar segundo plano ante la realidad del mal estado en que se encontraba la "Diligencia", pues había sido muy descuidada. Veamos lo que dice el Gobernador al Ministro de Hacienda el 3 de febrero: "*Tengo la satisfaccion de anunciar al Poder Ejecutivo p^r. el respetable organo de V.S. que á virtud de la disposicion del Supremo Gobno. p^a. que se forrase nuevamente en cobre la Goleta de Grra. Dilijencia, se procedió á esta operación y que a pesar de haber habido mucho mas que hacer, p^s. al quitarle el cobre resultaban algunas tablas dañadas que era indispensable reemplazarla y cuyo motivo ha orijinado cuadruplo el gasto al que se habia presupuestado, se halla totalmente concluida y lista á dar á la vela el dia que se disponga, pues hta. los dos meses de viveres que se mandaron á listar estan ya provistos.*"^{P3/156}

Pasaría más de un mes y la "Diligencia" no salía en su "comisión importante", pero el 1º de marzo el Ministro de Hacienda escribe al Gobernador: "*Con fha. de ayer bajo el N° 62 me dice el Sr. Ministro de Estado en los despachos de guerra y marina lo que sigue.*

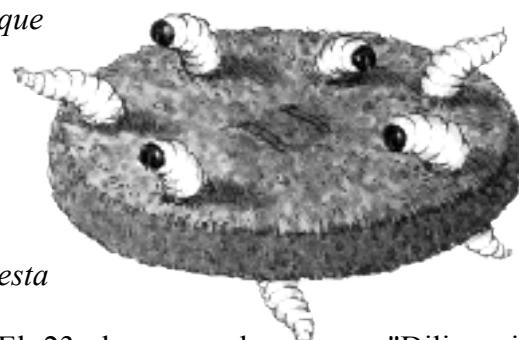
'Señor.= Con esta fha. digo al Sr. Comandante Jral. del distrito de Guayaquil lo q. á continuacion copio.= Debiendo el Sor. Coronel graduado Manuel Ignacio Pareja, salir de esta Capital en esta semana, llevando consigo los pliegos relativos á la comision que el Supremo Gobno. há tenido abien confiarle cerca de S. M. Católica, és de absoluta necesidad q. V.S. dicte todas las providencias necesarias con el objeto de que la Goleta de guerra Dilijencia esté del todo pronta p^a. darse á la vela tan luego como el precitado Jefe se presente á esa Comandancia Jral. afín de que si plicable es, en el mismo dia de su llegada la referida Goleta zarpe de esa ria, y lo condusca á Panama, dando V.S. las debidas instrucciones al Comandante del Buque, p^a. q. no omita medio alguno q. tienda á abrepiar su biaje. Así mismo dispondrá V.S. que un bote ó cualquiera otra embarcacion, este pronta en Sabaneta p^a. recibir al enunciado Jefe á fin de evitar por este medio todo retardo en su transito.= Me cabe la satisfaccion de transmitirlo á V.S. de orden de S. E. el Presidente dela Repùblica p. q. se sirva prevenir á la gobernacion de Guayaquil

proporcione todos los auxilios q. pueda necesitarce á fin de q. la expedicion de q. se trata no sufra el mas minimo retraso.=". ^{P3/157}

Y en esta carta nos han esclarecido cual era la "comisión importante" que debía cumplir la "Diligencia". Ciertamente, la misión del coronel Pareja era importante, pues no olvidemos la triste experiencia de los tratados con la Gran Bretaña, que habiendo sido ratificados por ambos Gobiernos, no llegaron a tiempo para ser canjeados, lo que causó su nulidad. El Presidente no quería arriesgar que pase lo mismo otra vez, pues debemos recordar que los tratados estaban esperando que los ratifique el Congreso de 1841 y, al cerrarse este por falta de quórum y sin haberlos considerado, los tuvo que ratificar el poder ejecutivo por decreto. Una vez ratificados, la urgencia del canje requería acción inmediata.

El ministro de Guerra y Marina titular, Gral. Manuel Matheu le comunica al Comandante General (e) del Distrito de Guayaquil, el día 8 de marzo, lo mismo exactamente que el día 1º había comunicado el Ministro de Hacienda al Gobernador encargado de Guayaquil, ¡lo cual quiere decir que el Gobernador estaba enterado de lo que el Ministro de Marina escribiría al Comandante del Distrito antes de que lo hiciera! La "Diligencia" estaba lista y esperando al coronel Pareja. ^{P3/158}

El 17 de marzo escribe al Ministro de Hacienda el titular de la gobernación, Sr. Rocafuerte: "Desde los primeros días del mes de febrero ppdo. se haya la Goleta de Guerra Diligencia lista á dar á la vela con provision de dos meses de viveres según lo comunicó la Gobon. al Ministerio del cargo de US. en oficio de 3 de aquel mes, marcado con el N° 33 y p'. tanto no habrá inconveniente para que luego que



esta

El 23 de marzo la

"Diligencia"
seguía

esperando al coronel Pareja y el

Comandante General del Distrito encargado aprovechó para pedir al Gobernador dos remos para los botes que llevaba: "Necesitando la Goleta de Guerra Diligencia de dos remos para sus embarcaciones menores, y teniendo noticia esta Comand^a. Jral. que existen en la Aduana algunos de ellos que fueron comprados para el

Galletas que eran parte de la ración alimenticia de abordo. Al poco tiempo les caían gusanos y se agriaban. ^{P3/159}

servicio del resguardo; espero se sirva VS. disponer se entreguen al Comandante del expresado buque, los dos remos que ha pedido".^{P3/160a}

Y mientras esperaban, el comandante Rojas se dio cuenta de que una parte de las galletas que formaban parte de la ración de víveres que llevaría la "Diligencia" en esta misión estaban en mal estado, por lo que pidió al Comandante General del Distrito (e) su reemplazo. Éste a su vez lo notificó al Gobernador, indicándole que el producto se había dañado debido a la humedad, pues estaban en invierno y ya tenían casi dos meses abordo. Por supuesto, el reemplazo requirió todo un trámite, con las inspecciones (aunque sospechamos no degustaciones) del producto dañado.

^{P3/160b}

Cuando se supo, erróneamente, que llegaría el coronel Pareja, se envió la falúa del Resguardo de Aduana a Babahoyo a esperarlo. Sin embargo, no llegó, el viaje fue en vano y la falúa hubo de regresar sin él a Guayaquil. El 8 de abril se pedía al Capitán del Puerto de Guayaquil se les pague por seis días de jornal, a razón de "una peseta diaria", al personal de bogas de esa embarcación.^{P3/110}

Mientras la "Diligencia" estaba en puerto esperando al coronel Pareja, surgió una amenaza a la seguridad de la costa norte de la República por disturbios en Popayán. El Comandante General del Distrito (e) de Guayaquil estimó necesario reforzar al Crnel. Carlos Vincendón, comandante de armas de Manabí, con diez y seis hombres y la debida autorización de aumentar su fuerza hasta cuarenta hombres si lo creyera necesario. Pero esa movilización debía ser por mar, por lo cual el Comandante General del Distrito le pidió al Gobernador, el 19 de abril, el uso de la goleta "Diligencia" para esta situación que amenazaba la seguridad inmediata del país. El coronel Díaz estaba consciente de que la misión que esperaba la "Diligencia" era de importancia para el país, pero esto se trataba de una amenaza inmediata.^{P3/161}

El gobernador Rocafuerte tomó una decisión ejecutiva digna de un funcionario energético, como era él y dispuso lo siguiente al Comandante General del Distrito, en carta del 19 de abril: *"A la estimable nota de US. de esta fha. en que me consulta si puede disponer de la Goleta de Guerra Diligencia, para conducir á Manabí un destacamento de tropa, que guarnesca aquella Provincia le contesto á US. afirmativamente en la intelijencia que debe salir sin perdida de tiempo pues se haya lista para poderse haser á la vela, y que debe regresar con la prontitud que US. lo indica".*^{P3/162} El pedido del Comandante General del Distrito había brindado la oportunidad de tomar acción al respecto y la más directa fue la de disponer justificadamente y por razones de seguridad nacional, del único buque de guerra de la nación, que había estado anclado y a la espera de la "comisión importante", gravando al erario y sin cumplir otras funciones en beneficio del Estado.

El mismo día el Comandante General del Distrito le consultó al Gobernador sobre el nombramiento provisional que había realizado, de un escribano para su despacho, pero resultó que el agraciado tenía una causa criminal pendiente, por lo que el Gobernador negó el pedido.^{P3/162} Esto nos demuestra al grado hasta el que estaba enterado el Sr. Gobernador de todo lo que ocurría en la provincia.

Rocafuerte había estado de acuerdo con la misión del coronel Pareja mientras pensaba que vendría con los fondos necesarios para cumplirla, pero cuando le ordenaron pagarle de la Tesorería de Guayaquil, cambió de idea, pues era gravosa para el erario y la misma podía ser desempeñada totalmente gratis por un amigo de mucha confianza de Rocafuerte que debía viajar a España. El desacuerdo de Rocafuerte se debía en parte a que había recibido la orden de facilitar los fondos para la misión del coronel Pareja, que terminaban importando casi 13.500 pesos, entre sueldos y viáticos, pero los rehusó pagar aduciendo falta de recursos. El coronel Ignacio Pareja era comandante de armas del Distrito de Guayaquil y al cumplir esta comisión especial estaría percibiendo su sueldo, a lo que se tendría que sumar el sueldo de su reemplazo.

El 21 de abril escribió Rocafuerte al Ministro de Hacienda informándole de lo que había dispuesto y recordándole que el 7 de abril le había manifestado su desacuerdo con la misión del coronel Pareja.^{P3/163} Al señor Ministro y al poder ejecutivo no les agradó para nada lo actuado por el Gobernador, pues lo había hecho arbitrariamente y de manera explícita contra las órdenes superiores; pero no les quedó más que tragarse su enojo, pues era un hecho consumado y hacía pocos días el Gobernador había presentado su renuncia por su desacuerdo con el manejo de la hacienda pública, por lo que la situación política era delicada.

Usando la imaginación para elaborar pertrechos

En el mes de mayo se estaban trabajando los tacos para los cañones de las baterías de Guayaquil y de la goleta "Diligencia". Vemos en comunicación del Comandante General del Distrito al Gobernador un interesante método que se estaba aplicando:*"Necesitando de hacerse los tacos precisos para los cañones de las baterías que se están formando en tierra, y para los de la Goleta de guerra Dilijencia, convendría, si VS. lo cree oportuno, mandar traer dies ó doce quintales de yerva de salvaje, que servira para el objeto indicado, pues de este modo se reportará la considerable economía, de ahorrar el costo de la jarcia"*.^{P3/117} Para la construcción de los tacos se había utilizado jarcia, sin duda vieja y descartada, pues ese material era caro. El uso de la yerba era una solución muy imaginativa, con el único inconveniente de que fresca era esponjosa, pero seca perdía su característica flexible. Esos tacos tendrían una vida muy limitada.

El Presidente va al Norte

Para el 9 de mayo ya el Ecuador estaba inmerso en otra aventura expedicionaria del General-Presidente. Los asuntos de Pasto se habían caldeado nuevamente y Flores aceptó gustoso el nuevo engaño al que lo invitó el Presidente de la Nueva Granada. Otra vez le ofrecieron arreglar el problema limítrofe a cambio de su ayuda militar, y otra vez se convulsionó la vida interna de la República del Ecuador para sacar a los políticos y militares neo granadinos de los aprietos que su propia ambición creaban. Mientras el presidente Flores marchaba al Norte, el vicepresidente, don Francisco Aguirre Mendoza quedó a cargo de conseguirle los hombres y el dinero que se perderían en esta campaña.

De inmediato comenzó la demanda de reclutas, de preferencia veteranos, que debían satisfacer los gobernadores para cumplir cuotas de acuerdo con la población de sus jurisdicciones.

Al Gobernador de Guayaquil le tocó inicialmente una cuota de 50 reclutas veteranos, pero de inmediato le pidieron 80 más.

El 9 de mayo el Vicepresidente envió una orden para que se dirija a Esmeraldas la goleta "Diligencia" a recoger 80 hombres que debía proveer esa Gobernación. La goleta debía ir al puerto de Atacames o "*a la boca del río*" para recoger ese personal que estaría esperando y transportarlos a Guayaquil para que marchen al interior por esa vía. Aparte del transporte en la goleta, el Gobernador de Guayaquil debía cubrir las raciones y gastos para la marcha al interior, hasta Guaranda.^{P3/164} Con fecha 13 de mayo el Comandante General del Distrito de Guayaquil repite la orden del Vicepresidente, que le había llegado a él por conducto del ministerio respectivo.^{P3/165}

Pero alguien con un poco de conocimiento naval le hizo ver al Gral. Wright, que aparentemente ya estaba olvidando sus conocimientos de marino, que la goleta "Diligencia" era muy pequeña para transportar 80 hombres a bordo. Dice lo siguiente al gobernador Rocafuerte, el 14 de mayo: "*Como la Goleta de guerra Diligencia es muy pequeña, seria imposible traer á su bordo los ochenta hombres de Canton de Esmeraldas que ha dispuesto el Gobno. Supremo, de que he hablado á VS. en mi nota fha. de ayer en que he transcripto la del Gobno. que trata sobre el particular; por esta razon y para no perder tiempo, es de suma necesidad de que VS. flete una Goleta, que pueda traer la mitad de esos hombres, es decir, cuarenta de ellos; y si VS. conviene en esto, se servirá contestarme, para que pueda dictar inmediatamente las providencias que ecsija el caso*".^{P3/166} Como deducimos, lo que el Comandante General del Distrito quería era que vayan dos goletas para traer los 80 hombres, 40 en la "Diligencia" y 40 en la fletada. No se le ocurrió que muy posiblemente salía más económico fletar una goleta más grande para que traiga todos los hombres de una sola vez.

Pero en Quito el Ministro de Guerra y Marina ya había resuelto el asunto y el 19 de mayo dice al Comandante General del Distrito de Guayaquil: "*S. E. el Vice Presidente dela Repùblica encargado del Poder Ejecutivo, queda impuesto delas*

buenas disposiciones dictadas por esa Comand^a. Jral. para conseguir los ochenta hombres que se han pedido y me ha prevenido diga á US. que en cuanto á las dificultades que presenta la pequeñas dela goleta de guerra Dilijencia, para embarcar los ochenta hombres q. deben salir de Esmeraldas, ordene US. al Comandante de dicho buque, ponga á bordo toda la jente que le sea posible, haciendo un nuevo viaje para traer los que hubiesen quedado, evitando de este modo los gastos que necesariamente se occasionarian con el flete de otro buque, pero procurando siempre la proporcion y el desahogo de los individuos que ha de conducir".^{P3/167}

Pero luego de tanta correspondencia al efecto, veamos el desenlace en palabras del Ministro de Guerra y Marina, fechadas 26 de mayo: "S. E. el Vice Presidente de la Rep^ca. encargado del Poder Ejecutivo, se ha servido aprobar la medida q. US. indica de haber fletado la goleta Ramona en virtud de necesitarse p^a. otro servicio la Dilijencia".^{P3/168}

Y la goleta "Ramona" salió para Esmeraldas con el capitán de Ejército J. Ignacio Cuenca y una escolta a bordo para encargarse de los hombres que iban a recoger. El 9 de junio el comandante de armas de Manabí, coronel Carlos Vincendón, escribe al Comandante General del Distrito de Guayaquil que por su comunicación del 29 de mayo estaba al tanto de la comisión que estaba cumpliendo el buque de transporte con el capitán Cuenca, y que había recibido noticias de Manta que el 5 de junio había llegado a ese puerto la goleta "Ramona" con los hombres.^{P3/169} La referencia a los "hombres" era a la escolta que llevaba el capitán Cuenca y la tripulación, mas no la tropa, pues la "Ramona" no había pasado de la costa manabita. A Cuenca le interesaba regresar a Guayaquil para dar parte de su fallida misión y las causas.

El mismo 9 de junio el coronel Vincendón escribe al Comandante General del Distrito una nueva comunicación a la que adjunta un informe del capitán Cuenca, pues habían tenido un inconveniente al momento del zarpe de Manta. Dice el Capt. Cuenca el 6 de junio: "He llegado á este Puerto (Manta, luego de ir a Portoviejo) y al embarcarme ala goleta para seguir mi Comisiⁿ. se me ha hecho presente tanto por los indiv^{os}. que llevo de guarnicion cuanto por los guardas de este resguardo q. no puedo seguir en este Buque en razon á la mucho agua q. hace el Buque, pues hay hasta los barriles de agua q. hay en la bodegas han estado nadando: por lo que digo á VS. q. no arriesgo la jente ni mi individuo en dicho Buque pues estamos en riesgo de perdernos, pues los guardas dicen que si hubiera Capitanía del puerto no dejarian marchar este Buque en razon al estado en q. de encuentra en este dia, pues yo no me muebo de aquí hasta q. VS. determine lo que halle por conveniente".^{P3/170a} Esta comunicación fue enviada por la posta terrestre en calidad de urgente, con la siguiente marca: "Servicio bolando por la Posta".

Vincendón, como superior de Cuenca, le pidió un detallado informe de lo acontecido, a lo que le contesta el 8 de junio: "En cumplimiento dela nota de VS. fha de ayer le diré: que VS. no se asombre del daño del Buque pues en toda mí comicion se ha hecho agua no con el estremo de ahora, pues afuera de darle a la bomba con la tropa (la escolta) se contenía un poco, motivo por lo q. no le dije nada á VS. respecto al Buque, cuando estube en esa, no esperando que estaba roto: ayer por la tarde bino el Sarg^{to}. de ... y me dice mi Captn. si nó saltamos nos bamos apique, desde las dos y mas dela tarde le estamos dando a la bomba como hasta las cinco q. tenía cuando bino, y estaba el agua; mandé desembarcar la tropa, y los biberes q. benian abordo q. el Captn. del Buque ha descubierto ser el daño de una Cabiga de tabla dela quilla del Buque q. está lebantada y sin estopa desuerte q. me he dado ya un escape pues si sigo mi marcha ya hubiera naufragado en dho Buque...".^{P3/170a} En realidad todos a bordo tuvieron suerte de no perecer ahogados.

Cuenca estaba en tierra con la tropa y los víveres, y necesitaba dirección inmediata, que tenía que dársela el coronel Vincendón, como oficial superior de la plaza. Cuenca aclaró a Vincendón que, aunque repararan ese buque, ni él ni la tropa volverían a navegar en él.

No tenemos documentos que nos completen este episodio, ni sabemos con certeza cómo llegaron a Guayaquil los hombres que transportaba la "Ramona", ni qué sucedió con las tropas que esperaban en Esmeraldas.

En los registros documentales de esos meses, el investigador don Julio Estrada Ycaza determinó esta información sobre la goleta "Diligencia": "Unos pocos años más tarde, el Ecuador tenía solo dos pequeñas goletas como barcos de guerra: la Gracia del Guayas y la Guayaquileña, ambas casi inservibles. La segunda fue desbaratada; la primera fue vendida y con algo más que puso el fisco se compró la Goleta Diligencia. Al mando del capitán de navío Lucas Rojas, ésta goleta efectuaba viajes a las Galápagos, en 10 días. Su dotación era de 20 y exigía un gasto mensual de 482 pesos".^{P3/170b} Sin embargo, como ya hemos visto, parte de esta información está equivocada, pues la "Diligencia" existía ya con las otras dos en servicio. Lucas Rojas era entonces capitán de fragata y la impresión que se da de que la goleta hacía viajes regulares a Galápagos es errónea, pues si bien esa fue la intención, no quedó más que en eso, ya que luego del viaje de reconocimiento que le ordenaron al capitán Rojas, la goleta se asignó a otros menesteres. En cuanto a los gastos corrientes de la goleta "Diligencia", vimos antes que su gasto corriente en febrero de 1841 fue de 302 pesos 4 ½ reales y que tuvo ese mismo mes, un gasto de víveres y otros artículos que llegaron a 431 pesos 1 ¾ reales.^{P3/105}

La goleta transporta personal

El Gobernador de Manabí, Juan Antonio Menéndez escribe al Comandante General del Distrito de Guayaquil con fecha 23 de julio: "Me es muy satisfactorio

participar á VS. que en la Goleta de guerra Dilijencia se embarcaron el día 15 del que jira los sincuenta individuos reclutas que se me pidieron de orden superior; y á mas de estos se han entregado al Señor Coronel Comandante de Armas de esta Prov^a. el n° de veintidos entre desertores y paisanos para el aumento dela compañía que está ásu cargo y guarnece esta Plasa.-

Solo me resta suplicar á VS. encarecidamente. que tenga en consideracion. que con este reclutamiento. y el del año pasado se han sacado como trescientos hombres de esta Prov^a. q. se me ha encomendado de corta poblacion, para no permitir se saque mas jente, p^r. q. ya se ciente considerablemente. la miseria publica. pues sus habitantes huyendo p^a. esconderse en las quebradas y montañas, abandonan su bienestar con notable ruina de todos los Ramos de agricultura, industria y comercio".^{P3/171}

Esta interesante comunicación nos transmite importante información. La de interés inmediato es que la goleta "Diligencia" posiblemente completó el transporte de los hombres que llevaba la "Ramona" y luego continuó con transporte de reclutas como el caso de los de Manabí, que trata esta carta. La de mayor importancia para el país es la súplica y explicación del Gobernador de Manabí de los efectos de la recluta sobre la población. Desafortunadamente, el Gobierno daba más importancia a la reconquista de tierras perdidas por varias razones, que a la administración iluminada del territorio que entonces tenía la República. El Gobierno era normalmente ciego ante la miseria que causaba, pero este caso fue distinto gracias a que el Gobernador tuvo la entereza de defender a su pueblo.

El 14 de agosto el Ministro de Guerra y Marina comunicaba al Comandante General del Distrito de Guayaquil el mismo texto de arriba que el Gobernador de Manabí había enviado al Ministro del Interior y RR. EE., pero agregando lo que el Vicepresidente había resuelto ante lo escrito por el Gobernador. Citamos esa parte que va luego de la cita del texto ya conocido: "*Y a su consecuencia el Vice Presidente, ha resuelto, con fha. 6 del que cursa lo siguiente.= Hacer fuerza en el animo del Gobierno, las razones alegadas por la gobernacion de Manabi al solicitar se dispense por ahora a esa provincia en consideracion á su escasa poblacion y muy activa industria, de los contingentes que podrian corresponderle, para cubrir las bajas del Ejercito y para aumentar su fuerza.*

Con el designio propuesto tienese tambien en consideracion el numero de reclutas con que ha contribuido la provincia susodicha desde el año proccimo pasado. para los fines consiguientes participese esta resolucion al Ministerio de la Guerra.= Lo que tengo la honra de trascibir á US. para los efectos convenientes.- Tengo la honra de trascibirlo á US., con el objeto de que espida las convenientes ordenes á la Comandancia de Armas dela Provincia de Manabi para que, por ahora, cese todo reclutamiento en ella, debiendo solo aplicar dicha autoridad un especial cuidado en la persecucion y aprehencion delos desertores del Ejercito".

^{P3/172} El Vicepresidente demostró una sensibilidad divergente de la política floresana, que no le importaba despoblar territorios para perseguir sueños de gloria.

En mal estado palo trinquete de la goleta "Diligencia".

Como sabemos, el estado de la goleta "Diligencia" no era muy bueno y su mantenimiento regular era nulo. Había que esperar a que algo se dañara para repararlo. Como ejemplo veremos algo acontecido en 1840. El deterioro de la nave era inevitable y su palo trinquete se encontraba en mal estado. Por alguna razón el informe de su comandante no era suficiente para proceder a su reparación y por disposición del Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil se formó una comisión de lo más curiosa para presentar un informe sobre un buque de guerra. Veamos el documento respectivo: "*En la ciudad de Santiago de Guayaquil á los treinta días del mes de Octubre de mil ochocientos cuarenta años. Para dar cumplimiento á lo dispuesto por su Señoría el Señor General Comandante General de este Distrito, según la nota que ha pasado con esta misma fecha el Señor Mayor de Ordenes á esta Capitanía del Puerto, yó Francisco Reyna Capitán del expresado acompañado de los Señores Santiago Arrascin Capitan de la Goleta Peruana Josefa; Juan Bautista Macino, Capitan de la Goleta Velos tambien Peruana y el Maestro constructor naval José María Montalvan, pasamos á bordo de la Goleta nacional de guerra Diligencia, y habiendo hecho un formal y esacto reconocimiento del palo trinquete de dicha Goleta de guerra, lo encontramos enteramente inutil en varios de sus estremos, y en particular por la fogonadura, que és la parte principal donde conserva su fuerza; y en esta virtud unanimes y conformes somos de parecer que se haga otro nuevo como que és el palo mas necesario para esta clase de Buques. Con lo que concluimos la presente diligencia, que de ser cierto lo espuesto lo aseguramos con el juramento de estilo, y firmamos para su constancia, y devolución á su Señoría ="*^{P2/83} Siguen las firmas.

Nos parece algo de lo más inapropiado que se incluyan marinos peruanos en la evaluación de uno de los dos buques de guerra con que contaba la República, más aún si tomamos en cuenta la situación de desconfianza mutua que existía con el Perú. ¿Acaso no habían suficientes marinos y constructores navales capaces en Guayaquil para hacer esa evaluación?

El Presidente mira al Sur

Para noviembre el Presidente, que ya había concluído nuevamente "con éxito" la campaña de Pasto de 1841 y estaba dirigiendo su mirada al Sur, manifestó su deseo de aumentar la fuerza marítima. Si bien la situación estratégica con la Nueva Granada requería casi exclusivamente fuerzas terrestres por el descuido de ese Gobierno de sus intereses marítimos en el Pacífico, el Perú era un caso totalmente distinto y, para hacerle frente, una fuerza marítima era tan importante como la terrestre.

Armamento de la "Diligencia" y posible reemplazo

Con fecha 19 de noviembre el Comandante General del Distrito de Guayaquil le escribe al gobernador Rocafuerte con el siguiente tenor: *"El Señor Ministro Srio. de Estado en el despacho de guerra y marina me dice con fha 9 del presente, que S. E. el Presidente de la República está convencido de la necesidad que tiene esta plaza de aumentar sus fuerzas marítimas, (...) creo de mi deber llamar la atencion de VS. de lo espuesto que está este rio mientras tanto por la falta de un buque que pueda no solamente ayudar á la defensa del Puerto, sino dirijirse á alta mar en cualquier comision; y como VS. sabe que siempre tenemos que desarmar la Goleta de guerra Diligencia cuantas veces tiene que salir fuera del rio aun á los lugares mas inmediatos; y ademas esta Goleta es tan pequeña, que solamente se puede considerar en clase de Cañonera de río; creo mas conveniente que hallandose actualmente una Goleta en este puerto llamada la Tereza, con bandera Granadina, cuyo buque tiene toda la capacidad necesaria, y fuerte en proporcion p^a. montar un cañón jiratorio de á 32...".*^{P3/143 144 y 145} Por cierto, la "Diligencia", en su mejor momento sólo podía montar un cañón de hasta 18 libras, lo que hacía que la "Tereza" fuera un buque de mucho mayor capacidad y potencial. (NOTA: Los tres documentos de referencia son copias del mismo oficio a varios funcionarios y tienen ligeras diferencias en el texto.)

La "Diligencia" participa en la instalación del 1º faro

Mientras se discutía la compra de la goleta más grande, la pequeña "Diligencia", en compañía del vapor "Guayas", cumplieron con una de las misiones más importantes y trascendentales de las de toda su carrera: La instalación del primer faro del Ecuador en la isla de Santa Clara o El Muerto, y de boyas señalizadoras en puntos importantes para la navegación.

El relato de estos eventos ha sido tratado con detalle en el Tomo XIII de la Historia Marítima del Ecuador, "Los faros de la República del Ecuador 1841 – 1941". Sin embargo, aquí trataremos los puntos específicos a la goleta "Diligencia", dejando para los lugares adecuados de este libro el tratamiento sobre el vapor "Guayas" y el faro.

El documento más conocido de la instalación del faro es el informe que pasó el capitán George Peacock al gobernador Rocafuerte el 26 de noviembre, el mismo que se publicó en el Correo Semanal N° 10 del 5 de diciembre. Sin embargo, recientemente se obtuvo copia del diario de navegación del vapor "Guayas" en que el comandante Doyle relata escuetamente los hechos. Si bien en términos generales hay coincidencia de fechas en los dos informes, en el detalle se notan diferencias en cuanto a donde estaban cada día. No hay el diario de navegación de la "Diligencia" y tenemos que sacar su "diario" de los reportes de Doyle y Peacock.

La goleta "Diligencia" debía cumplir funciones auxiliares a la labor de colocación del faro y las boyas. Las operaciones para la "Diligencia" deben haber comenzado el día lunes 22 con la cargada de dos boyas blancas que debía conducir de

Guayaquil a Punta Española, afuera de la casa del Sr. Walter Cope, cónsul inglés. También cargó leña para el "Guayas". El martes 23 a las 4 ½ de la tarde fondeó en la rada de Santa Clara luego de haber dejado las boyas en el punto ordenado y a las 8 de la noche descargó, a un bote del "Guayas", leña que le había traído. El miércoles 24, a las 5 de la mañana, el "Guayas" remolcó a la "Diligencia" más hacia la isla y luego salió para los bajos de Payana, con el capitán Peacock a bordo, a colocar una boyas. El comandante de la "Diligencia", CPFG Rojas, quedó a cargo de la instalación del faro hasta el retorno del capitán Peacock, que se verificó el jueves 25 en la mañana.

El 25 a las 5 P.M. se verificó la inauguración del faro y la "Diligencia" cumplió el deber ceremonial de saludar a la Bandera Nacional cuando fue izada en el barandal de la cubierta de la torre. Informó Peacock: "... desplegandose al mismo tiempo desde lo alto del Faro el pabellon de la Republica, el cual fue al punto saludado por los cañones de la goleta de guerra Diligencia...".^{P3/227} La goleta disparó tres cañonazos. El viernes 26 la "Diligencia" debe haber retorna a Guayaquil.

El 29 de noviembre el Comandante General del Distrito escribe al Gobernador de Guayaquil: "El Sr. Ministro Srio. de Estado en el despacho de grra. y marina, con jha. 25 del presente me dice lo siguiente- 'El Poder Ejecutivo dispone que la Goleta Dilijencia se halle lista p^a. marchar al puerto de Buenaventura, tan luego como S. E. el Jral. Presid^{re}. llegue á esa ciudad'. Y lo transcribo á VS. p^a. su intelij^a. y p^a. que en su virtud se sirva mandar proveer los recursos necesarios, conforme a los pedidos que se presenten, p^a. dar cumplim^{to}. á lo dispuesto p^r. el Supremo Gob^{no}".^{P3/173}

Y en esa misma fecha el Ministro de Guerra y Marina pasó una circular en que comunica al personal subordinado de ese despacho que el Presidente viaja a Guayaquil en esa fecha "por considerar que su presencia allí por algunos días es de vital importancia p^a. la Repúb^{ca}".^{P3/174}

Diciembre 11 de 1841 tiene la fecha del último documento que trata sobre la goleta "Diligencia" en ese año. Escribe el Comandante General del Distrito al Gobernador: "Como la Goleta de guerra Dilijencia tiene que salir á la mar á desempeñar la comision que le ha señalado el Supremo Gobierno, en la cual dilatará dos meses para cuyo tpo. vá despachada y en oficialidad necesita proveerse de algunos suministros indispensables para navegar: se hace presiso abonarles la media gratificacion de mar á que son acreedores cuando salen á campaña, y en tal concepto se servirá VS. mandar que por Tesorería se les satisfaga lo que les corresponde en el primer mes".^{P3/175}

Como hemos visto en las páginas precedentes, la pequeña goleta "Diligencia", adaptada para guerra pero nacida, como muchos otros buques de la Armada de esa época, como mercante, prestó en este año el servicio que la nación le requirió, con

las limitaciones de su tamaño y de la falta de mantenimiento oportuno de la que sufrió toda su carrera activa.

Pero aún le quedaban a la "Diligencia" algunos años de servicio.

Capítulo 21 - El vapor "San Vicente" (a) "Guayas"

Incluimos el (a) "alias" en el título por ser esa la forma en que se referían al vapor cuando fue botado al agua.

Escribir la historia del vapor "Guayas" no es una tarea fácil, pues la información relacionada con él está dispersa en documentos que abarcan su vida física que se dio entre los años 1840 y 1858. No hay un solo documento que contenga toda la información técnica del vapor, sino que esta se encuentra parte por aquí y parte por allá. En esta historia recopilamos cronológicamente los documentos que existen en las fuentes consultadas, que creemos son bastante completas, cubriendo el período entre 1840 y 1850. Asimismo, hemos decidido no tratar los varios artículos de prensa y revistas, así como escritos en libros e inéditos, que se han trabajado sobre él desde su desaparición y que han causado mucha confusión, logrando distorsionar su historia. La única concesión sobre estos artículos confundidores la hacemos a la imagen física de este buque y el texto aparecidos en el libro *El Ecuador en Chicago*, los cuales creemos que han causado más de cien años de identificación errónea de la apariencia del vapor "Guayas".

En un libro individual trataremos sobre la historia completa del primer vapor "Guayas" y analizaremos detenidamente cada artículo que sobre él hemos encontrado en la investigación histórica.

Al comenzar el año el casco del vapor se encontraba concluido en su parrilla en el astillero, esperando la llegada de la maquinaria. El año 1841 vería concretarse el sueño de Rocafuerte de ver un buque a vapor nacional navegando en los ríos y mares del país. También se cumpliría, en el último mes del año, la oferta de William Wheelwright de dar servicio regular de navegación en vapores para el puerto de Guayaquil.

Como veremos por la información que se irá dando a conocer en esta parte, los asuntos de los vapores ocuparon buena parte del interés de las autoridades y del público durante todo el año.

El préstamo solicitado por los accionistas de la Compañía del Guayas

El año 1840 lo cerramos con la solicitud de préstamo que hiciera la Compañía del Guayas al Gobierno. El 20 de enero de 1841 el gobernador (e) Francisco Bernal, escribe al Ministro de Hacienda: "*A la respetable nota de VS. de 13 del presente en*

que se sirve transcribirme el dictamen del Consejo de Gobno. pidiendo informe á esta Gobon. sobre la solicitud de los socios de la compañía de vapor contrahida á que el Gobno les dé quince mil p^s. (15.000\$) en emprestito p^a. llevar á efecto la empresa; tengo el honor de contestar que cuando se elevó dha. solicitud p^r. conducto de la Gobon. con oficio de 9 de Diciembre ultimo n° 442 se emitió el informe correspondiente, el mismo que se reproduce en todas sus partes en virtud del dictamen del Consejo que se me comunica en la nota de VS. ya citada, y que p^r. tanto devuelvo la representacion que se me acompañó". P3/176

Aquí debemos observar que el informe, del cual no hemos encontrado copia, lo había emitido la Gobernación bajo el mandato del Sr. Rocafuerte, que entonces aún no viajaba a Quito al congreso, de tal manera que el informe debe haber sido favorable al pedido de los socios de la compañía. En realidad la necesidad del préstamo era para devolver al Sr. Manuel Antonio Luzarraga parte del dinero que había prestado por la insuficiencia de la suscripción de acciones. El casco del buque estaba ya concluído desde octubre y la maquinaria estaba en camino, de tal forma que lo que faltaba por gastar era el costo de la instalación de la maquinaria cuando llegase y alguno que otro gasto menor para concluir detalles del buque.

El 24 de febrero el Ministro de Hacienda notifica al Gobernador de Guayaquil (e) la resolución del Consejo de Gobierno. "En la solicitud de los directores de la compañía de navegacion por vapor formada en esa ciudad, el Consejo de Gobno. há emitido en 17 del presente el dictamen siguiente.

'Ecsaminó el Consejo la solicitud delos socios dela compañía de navegacion p^r. vapor contrahida a que se les dé quince mil p^s. p^r. via de prestamo p^a. dar impulso á su empresa; y fue de opinion de negar p^r. el Gobno. dha. solicitud, p^r. no estar en sus facultades haser esta forma de prestamo á particulares.= Lo comunico á VS. p^a. conocimto. de VE. el Presidente.= Dios gde. á VS. Francisco de Aguirre.

Y en su virtud S. E. el Presidente ha resuelto en esta fha. lo que sigue.= El Gobno. se conforma en el dictamen desu Consejo, y dispone sirva de competente resolucion. Transcribase a quienes corresponda p^a. los efectos consiguientes'

Lo que transcribo á VS. p^a. su intelijencia y la delos peticionarios... Luis de Saa".

P3/177 En esta resolución es notable que se resolvió por "mayoría" y no por unanimidad, lo cual es lógico, pues don Vicente Rocafuerte, como ex Presidente de la República, formaba parte del Consejo de Gobierno y debe haber dado su voto a favor del préstamo. El Vicepresidente de la República presidía el Consejo.

El préstamo negado, situación precaria para la compañía

Con lo resuelto por el Consejo de Gobierno, la situación se tornó difícil para la compañía, y en especial para el Sr. Luzarraga, pues tenía invertidos más de veinte mil pesos en esta especulación, que hasta ahora se perfilaba como un costoso fracaso.

Pasaron algunos meses de aparente inactividad mientras llegaba la maquinaria, pero en ese tiempo el gobernador Rocafuerte, posiblemente con la activa ayuda de Luzarraga, antiguo marino de profesión, planificaban la forma de conseguir que el vapor pasase a manos del Gobierno. En palabras de Rocafuerte en carta del 23 de junio, "*Tres meses ha que estoy pretendiendo la autorización para comprar este buque de vapor, y armarlo en guerra...*" Lo que quiere decir que desde mediados de marzo ya estaba promoviendo esta idea. De esto tenemos el primer indicio concreto el 2 de junio de 1841 en una carta de Rocafuerte al presidente Flores. Rocafuerte mezcla hábilmente la amenaza de invasión peruana con la necesidad de defensa del río: "*En mi opinión nada hay que temer por ahora de parte de Gamarra, y si nos busca, vendrá por lana y saldrá trasquilado. La defensa del río es muy fácil con el barco de vapor, las máquinas han llegado ya al Callao, en la barca americana Lark, y estarán aquí de un momento a otro. Conseguidas las máquinas, en quince días pondremos el buque en son de combate. Lo que importa es comprar el vapor, armarlo con dos cañones de colisa, * uno de 24 y otro de 18: con esta nueva fuerza sostenida por la goleta Diligencia, que está ya preparada con su buen cañón de 18, no hay en América escuadra que pueda forzar la entrada del río. La adquisición del vapor es pues de absoluta necesidad en las presentes circunstancias, y es preciso que el gobierno se decida a comprarlo. De oficio digo esto mismo al ministerio, pero si andan con la lentitud que acostumbran, y la irresolución que está a la orden del día, nada adelantaremos, y quedaremos espuestos a las funestas consecuencias de un golpe de mano. Dicen que uno de los proyectos que trae Wheelwright es el de comprar este buque de vapor, para ponerlo en la carrera de Panamá, pero el gobierno no debe consentir en desprenderse del mejor instrumento de defensa que tiene este río, y cueste lo que costare debe comprarlo. El gobierno, por mezquinas consideraciones, no puede desentenderse de un negocio de tanta importancia como éste, para la seguridad de esta provincia*".^{p3/178}

* Se refiere a cañones giratorios. Ver Glosario.

La situación con Perú se prestaba para enfatizar la necesidad del vapor, como vemos en carta de Rocafuerte a Flores, de fecha 12 de junio: "*Ha llegado el caso de que su presencia es de absoluta necesidad a orillas del Guayas. Por la nota oficial de Guzman, que remito al gobierno, se impondrá Ud. de la grandísima probabilidad que hay para tener aquí un golpe de mano dado por Gamarra. El plan es como sigue: un negociante, de Valparaíso, llamado Alexandri, íntimo amigo de Lafuente, ha hecho venir de Trieste una corbeta de guerra de 34 cañones, por cuenta del gobierno del Perú, ella ha llegado ya a Valparaíso, y a estas horas debe estar en Callao. Con esta corbeta, y los tres buques de guerra que tiene Gamarra, intenta apoderarse de río y de la ciudad, y para mejor asegurar el golpe ha hecho venir de Arequipa 2.000 hombres, él mismo debe estar ya en Lima, pues lo estaban esperando del 7 al 8 del corriente. El cree que no estando Ud.*

aquí, y creyéndonos muy desprevenidos, el golpe es seguro, y que ocupando por la fuerza esta ciudad, impondrá al Ecuador la ley que le sugieran su orgullo y venganza... En el caso de que su fatal genio lo ciegue al punto de no ver las funestas consecuencias que a la larga nos traerá la actual ocupación de Pasto, y que Ud. se resuelva a permanecer en esas desencantadas montañas, mande Ud. que Daste venga a mi lado, él es hombre de confianza, de espera, de consejo, y muy querido en el país. También será necesario que venga Soulin, para mandar el barco de vapor, pues esta es la gran esperanza que tenemos para rechazar victoriamente al enemigo. Las máquinas estarán aquí en la otra semana, y en un mes de tiempo estará concluido. Solo Ud. nos falta para poder desde ahora cantar victoria y jactarnos de ser los herederos de las glorias de Colombia".^{P3/179}

Rocafuerte propone formalmente la compra del vapor

Según don Julio Estrada Ycaza, Rocafuerte propuso al Gobierno formalmente la compra del vapor en carta fechada 12 de junio, mas no hemos podido localizarla en el Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal de Guayaquil, citado como fuente. Puede haber un error tipográfico en el texto del libro y es posible que se refiera a la carta del 2 de junio en que, refiriéndose a la propuesta compra-venta del vapor, Rocafuerte dice a Flores: "*De oficio digo esto mismo al ministerio, pero si andan con la lentitud que acostumbran, y la irresolución que está a la orden del día, nada adelantaremos...*".^{P3/170b}

Llega la maquinaria para el vapor

El vicecónsul de los Estados Unidos de Norte América en Guayaquil, don Charles Luken, llevaba un registro de los buques mercantes de ese país que entraban al puerto de Guayaquil, con el fin de reportarlo a su Departamento de Estado. En su informe de 1841 asentó este registro: "*Date of arrival: June 16; Name: Lark; Master: Watson; Whereof: New York; Tonnage: 286 72/95; Men: 14; Where from: Callao; Cargo: Assorted specie; Value: 42.000; Time of sailing: July 6; Destination: Valparaíso; Cargo: Assorted; Value: 48.500*".^{P3/180} Era el esperado buque que, entre otros artículos, traía la maquinaria para el vapor y los ingenieros que la instalarían. Como sabemos, el buque trajo la maquinaria de Baltimore, pero lectores meticolosos verán que el origen del buque era New York. El buque pasó de New York a Baltimore y luego pasó por otros puertos americanos, siendo esta una de las razones por que su viaje desde Baltimore a Guayaquil tomó 5 meses 24 días.

El Gral. Stagg en desacuerdo con la compra del vapor

Ante la propuesta de Rocafuerte para que el Gobierno compre el vapor, el Gral. Leonardo Stagg, yerno del presidente Flores, le escribe el 22 de junio, entre otras cosas: "...ni veo la urgencia con que instar a US. a que vaya a Guayaquil y evalúe la necesidad de gastar treinta y cuatro mil pesos en la compra del casco de el vapor cuya máquina ni ingenieros no han llegado, y aunque lleguen es muy

problemático si prestarán sus servicios a dirigir el vapor en calidad de buque de guerra. Además hay otros inconvenientes, la falta de carbón y recursos de varias clases que no dejarán de presentarse. El General Wright ha pedido del Gobierno que manden al Coronel Soulin, para ayudarlo en el ramo marítimo, el Vice Presidente me ha intimado que es muy probable que yo tendría que marchar en lugar del Coronel Soulin. Esta medida me parece mal calculada en las actuales circunstancias, porque si yo voy será indispensable de crear de nuevo la Comandancia General de Marina; si no la colisión y choques continuos que naturalmente han de resultar y repito, no me parece que las presentes circunstancias autorizan medidas de esta naturaleza, cuando no existe más que una goletita y el proyecto de comprar el casco de un vapor, para la conclusión del cual los accionistas no han querido suplir más fondos. En caso de invasión, si acompañando a S. E. semejante medida sería oportuna; pero de otro modo y sin que exista una necesidad absoluta, yo no deseo nunca servir en el distrito de Guayaquil".^{P3/123}

El 23 de junio escribe Rocafuerte a Flores con algo de júbilo: "En la fragata americana *Lark* han llegado las máquinas para el buque de vapor, son magníficas, y pronto tendremos una fortaleza flotante, que nos da en el río, una superioridad marítima sobre todas las repúblicas del sur. Ahora sí podemos desafiar a los peruanos y chilenos juntos, nos podemos jactar de nuestra perfecta soberanía en las aguas del río, y de ser los primeros en las orillas del Pacífico que han introducido la navegación por el vapor. Tres meses ha que estoy pretendiendo la autorización para comprar este buque de vapor, y armarlo en guerra, y creería Ud. que aún no la he recibido... Teniendo yo aquí el barco de vapor armado en guerra no temo a nadie, y desde ahora respondo con mi cabeza sobre la defensa y seguridad de este puerto. Lo que necesito es la autorización para comprar el vapor".^{P3/181}

En esa misma fecha escribió el Ministro del Interior y RR. EE. al Gobernador diciendo: "Correspondiendo á los negociados de Guerra y Marina todo lo referente á la defensa y seguridad de la República, hé trasladado al susodicho Ministerio la apreciable comunicación de VS. de fha. 12 señalada con el n° 66, para el fin de que sea consultado el animo del Vice Presidente de la República encargado del Poder Ejecutivo, con respecto á la compra del buque de vapor para armarlo en guerra, y no dudo que VS. reciba al mismo tiempo que la presente las ordenes necesarias con el designio insinuado".^{P3/182}

El poder ejecutivo autoriza la compra del vapor

El mismo día escribe el Ministro de Guerra y Marina al Gobernador de Guayaquil, con copia al Ministro de Hacienda y al Comandante General del Distrito de Guayaquil: "En mi comunicac". de 16 del que rije tube la satisfaccion de participar

á VS. la resolucion que SE. el Vice Presidente de la Repùblica encargado del Poder Ejecutivo, consideró prudente dictar en aquella fecha, con respecto á la adquicision del Buque de Vapor, en atencion á las razones que mediaron para ello; empero como en la actualidad el Supº. Gobno. ha sido informado de que la maquina que debe servir al referido Buque, puede haber llegado á ese puerto en union del maquinista destinado para montarla y dirijirla y atendiendo ademas á que es de imperiosa necesidad ponernos en un estado de defensa cual lo requieren las presentes circunstancias; SE. el Poder ejecutivo se ha servido autorizar ampliamente á VS. para que sin perdida de tiempo proceda á verificar la compra del susodicho Buque de Vapor, recomendando á VS. de hacerlo del modo mas ventajoso al Erario, y consiliando los medios mas acomodados de satisfacer su importe, con la escases de las rentas, no menos que con las graves atenciones que gravitan sobre esas cajas. Asi mismo recomienda S.E. que VS. de acuerdo con la Comandª. Jeneral del Distrito dicte todas las medidas necesarias a fin de que la construccion del indicado bajel, se concluya del modo mas apparente para el servicio á que debe ser destinado, cuidando que todas sus maderas sean de buena calidad y tengan las dimensiones convenientes para recibir la gruesa artilleria que precisamente se montará en él, velando que las distribuciones interiores se practiquen de un modo adecuado á una embarcacion de guerra y por ultimo que VS. haga todo quanto jusgue oportuno para armarlo con prontitud y de una manera que asegure el logro que la Nacion se propone.= Al concluir la presente nota, restame recomendar á VS. que si contra toda probabilidad, la maquina no hubiese llegado aun, seria indispensable que la compra se hiciera de un modo condicional, y que por lo que respecta al maquinista (ó injeniero) VS. lo contrate, sea al mes ó al año, con la economia que caracterisa el patriotismo de VS.- Todo lo que tengo el honor de participar á VS. para su intelijencia y consiguientes fines, advirtiendo á VS. que esta disposicion se comunica á los S.S. Ministro de Hacienda y Comandante Jeneral con el objeto de que el primero ordene lo preciso para las erogaciones que deben hacerse, y el segundo contribuya eficasmente á su mas estricto cumplimiento".^{P3/183 y 184}

La comunicaciòn del 16 de junio a la que se refiere el Ministro negaba la compra del buque, pero la del 23, como lo dice, cambia la resoluciòn anterior. Sin duda se debió a la intervención del Presidente, quien debe haber escrito al Vicepresidente autorizando la compra del vapor.

Notables son las recomendaciones que hizo el Ministro al Gobernador, pues se sabía que el buque era de diseño mercante y por lo tanto su reparto interior y su estructura eran los adecuados para ese servicio, no el de guerra. Era esencial establecer un polvorín, el sitio más importante y delicado de todo buque de guerra, así como era necesario reforzar las zonas de la cubierta donde irían los cañones. El vapor cargó como cañón más grande el de a 24 libras, que pesaba 3.696 libras el corto y 5.600 libras el largo, como hemos visto al fin de la 1º parte, en que tratamos sobre los cañones. El refuerzo se requería no sólo en el piso de la cubierta sobre el

cual irían los cañones, sino en la borda, donde se tendrían que colocar anillos para los cabos que frenaban el retroceso al ser disparados los cañones. El vapor también llevó en un momento dado cañones giratorios de a 18 y 24 libras, que deben haber sido similares en sus cureñas de colisa al de a 18 que se montaba en la "Diligencia" y cuyo peso neto era de 4.704 libras, a lo que se debía añadir los equipos giratorios. También es posible que llevara en algún momento carronadas giratorias de hasta 32 libras, cuyo peso era similar al de los cañones de a 18 por ser su tamaño considerablemente más corto.

Como ya sabemos, las observaciones sobre la máquina se debían a que todavía no les llegaba a Quito la noticia de que la maquinaria había llegado el 16.

El 29 de junio el Gral. Stagg escribía al Presidente indicando que le habían informado desde Guayaquil de la llegada de la máquina del vapor y al mismo tiempo le aclara que "... hasta el presente el General Gamarra no había llegado a Lima y que los peruanos no hablaban de atacarnos, sino de mandar un ..." (enviado plenipotenciario, como en efecto lo hicieron poco después?). Esta noticia aliviaba la tensión y los temores de invasión, y Stagg dice que "... la buena gente de Guayaquil están recobrando su ánimo y su tranquilidad".^{P3/185} Por supuesto, esa tranquilidad podía ser fatal para los designios de la adquisición del vapor y Rocafuerte debe haber estado consciente de que no había minuto que perder para perfeccionar la compra, pues así como del 16 al 23 de junio se cambió de opinión, lo mismo podía suceder a vuelta de correo.

El 30 de junio Rocafuerte contesta al Ministro de Hacienda: "Con la nota de VS. n° 213 quedo instruido de la autorización que se ha servido conferirme el Gobno. p^a. que proceda á la compra del Buque de Vapor, consultando las escaceses del Erario, y que al mismo tpo. se proceda á su conclusión del modo mas aproposito p^a. el servicio á que debe destinarse con los mas particulares que contiene dha. nota que será cumplida por mi parte muy eficasm^e;; habiendo comunicado ya á VS. de la llegada a este puerto de la maquina destinada p^a. dho. Buque".^{P3/187}

El mismo día, Rocafuerte escribió jubiloso a Flores: "Al fin ha llegado la autorización para comprar el barco de vapor, gracias a Ud., que es el único que conoce la importancia de esta adquisición; ahora sí digo que somos soberanos absolutos del río, y que nada tenemos que temer, ni de Perú, ni de Chile, aún cuando reunieran sus esfuerzos. Trabajo me costará negociar el vapor, porque muchos accionistas quisieran quedarse con él, pero no tienen fondos suficientes para ello. Puesto en el mar y armado en guerra no pasará su costo de 34.000 pesos, lo que no es nada para un gobierno y mucho para unos pocos mercaderes. El barco de vapor nos da el dominio de nuestras costas, y una superioridad marítima sobre las demás repúblicas del Pacífico. Esta es la clase de negociaciones que me gustan, llegar a grandes resultados como este, con pequeños

recursos. Ahora verá Ud. que bien hicimos en no comprar los 2.000 fusiles viejos y casi inútiles de Polhemus y Mickle, y de no habernos empeñado en la suma de 20.000 pesos que no sabriamos como pagar ahora; y nos hubiera embarazado la compra del buque de vapor". P3/186

La Junta de Hacienda resuelve la compra del vapor

La Junta de Hacienda de Guayaquil se reunió el 6 de julio con la presencia de todos sus miembros. Ya instalados, "El Sor. Gobor. hiso presente que habiendo recibido autorizacion del Supremo Gobno. p^a. proceder á la compra del buque de Vapor construido en este Astillero con el objeto de armarlo en guerra para la defensa de este Puerto creyó indispensable dirijirse á los Directores de la Compañia para que citando una Junta Jeneral de Socios se tratase sobre la mencionada compra, y el modo, terminos y condiciones de verificarla; que en efecto se había reunido la Junta Jeneral, y que el resultado de ella había sido que los accionistas cedieron sus acciones al Gobno. por la misma cantidad que habían erogado, debiéndoseles pagar esta por el Tesoro Público en dinero efectivo ó en la Adna. por las introducciones que hiciesen en la parte de plata cuyo pago empesaría a tener efecto por terceras partes en los meses de Nov^e. y Dic^e. del presente año y Enero del siguiente. Mas como la suma á que ascendía las acciones de los subscriptores solo era de de catorce mil quinientos pesos, y los gastos emprendidos en el Buque hasta la total conclusion de la Maquina y todos los enseres necesarios subiría poco mas ó menos de treinta y cuatro á treinta y cinco mil pesos era necesario que la Junta de Hacienda hallase con el Sr. Manuel Antonio Luzarraga el modo y términos de pagarle la gran parte de esta cantidad que había desembolsado en la compra y conducción de la Maquina y el transporte de los Injenieros; en su consecuencia se hizo comparecer á dicho Sr. Luzarraga ante la Junta de Hacienda y habiéndosele impuesto del motivo de su citacion se le invitó á que propusiese los medios y forma que le pareciese menos gravoso para ser satisfecho del dinero q^e. había suplido en la espresada obra; respecto á que el Tesoro no tenía como cubrirlo de pronto y despues de varias propuestas y discusiones sobre el particular convinieron dicho Señor y la Junta en los puntos siguientes: 1º Que el Sr. Luzarraga se obligaba á continuar supliendo los gastos q. se ocasionasen en el Buque hasta su total conclusion en estado de poder navegar; 2º Que por la cantidad á que resultase acreditandose según la cuenta comprobada que presentase debía abonarsele el interes legal correspondiente; y que tanto la suma á q. ascendiese el capital y los intereses se le satisfaria en dinero por la Tesoreria desde el mes entrante de Set^e. por sestas partes ó tambien en descuentos de dros. en la parte de plata por todas las esportaciones é introducciones que hiciese á la Aduana; 3º Que desde el dia que se celebre la escritura de venta debía hacerse cargo el Gobno. del Buque y de todos los útiles correspondientes; 4º Que desde esa fecha correrian los riesgos de cuenta del Gobno.; 5º Que era obligacion del Gobno. avenirse con los Injenieros q. se habian traido p^a. la direccion de la

Maquina asegurandoles el cumplim^{to}. de las condiciones pactadas en su contrato ó las que nuevam^e. estipulasen respecto á que ellos no se habian comprometido á servir en un buque de guerra sino en mercante; y 6º Que esta venta se verificaba libre de los dros. de escritura y alcabala de parte del vendedor. Concluidas estas proposiciones, resolvio la Junta se pasase copia de esta Acta al Sr. Tesorero de Hacienda para q. con arreglo á ella prosediese á celebrar la contrata de la compra del buque con el Sr. Manuel Antonio Luzarraga mandando estender la escritura correspond^e. en la cual se designarian en clase de hipoteca las rentas del Estado p^a. su cumplim^{to}. Igualm^e. se resolvio se oficiase al Sr. Comand^e. Jral. p^a. que nombrase un oficial de Marina de su confianza p^a. que recibiese por formal inventario el Buque y todos sus enseres, y se encargase de correr con el trabajo de la obra bajo la direccion é inspeccion del Sr. Luzarraga: que asi mismo se previniese al Sr. Tesorero confiriese á cada accionista un documento de credito por la cantidad á que resultase acrehedor para ser satisfecho según los convenido en la presente Acta".^{P3/188} Dentro del texto de esta acta tenemos una referencia a los ingenieros de la máquina y su contrato de servicio en buque mercante, no de guerra. Esto es algo que observó el general Stagg el 22 de junio, antes de que supiera que había llegado la máquina y que se cumplió exactamente. Por cierto, ese problema se subsanó al disminuir la tensión con el Perú y no armarse el buque en guerra.

Al día siguiente, 7 de julio, el Gobernador envía al Ministro de Hacienda la copia del Acta de la Junta de Hacienda con el fin de que sea aprobada por el Gobierno, paso indispensable para legalizar la compra: "Por el acta de la Junta de Hacienda celebrada el dia 6 del presente que en copia acompaña á VS., se impondrá el Poder ejecutivo de las formalidades que se han observado p^a. proceder á la compra del Buque de Vapor fabricado en este Astillero, con destino de armarlo en guerra, según la autorisacion que se me ha conferido por el Supremo Gobierno p^a. uno y otro objeto; pudiendo asegurar á VS. que esta adquisicion se ha verificado en los terminos mas equitativos, y que se tomarán todas las medidas necesarias á fin de que la construccion del indicado bajel se concluya del modo mas apparente p^a. el servicio á que debe ser destinado".^{P3/189}

El mismo 7 de julio escribía Rocafuerte al presidente Flores: "Gracias a Dios, ya está concluido el negocio del buque de vapor, ya pertenece al gobierno, costará poco más o menos 34.000 pesos puesto en el agua. Los 15.000 pesos que pertenecen a los accionistas se pagarán en derechos de aduana, en 3 plazos de 5.000 pesos cada uno, empezando en el próximo noviembre y acabando en enero del año entrante. El resto del dinero es de Luzarraga, y ha convenido en que se le reembolse de los derechos que importare en la aduana en la parte de plata. Es indispensable que venga Soulin, volando volando, a hacerse cargo del buque, a concluirlo con todos los requisitos de buque de guerra, y manejarlo después. Solo

Soulin, o Stagg son capaces de mandar esta formidable fuerza, y como Stagg es un general, habrá dificultad en que quiera hacerse cargo del mando, y no la hay con respecto al otro. Es pues indispensable que venga Soulin inmediatamente. Teniendo nuestro barco de vapor en el río, nada temo". Y en esta misma carta hace una observación de lo más optimista: "Varios pasajeros que han venido del Callao me han hablado de la nueva fragata de guerra que ha comprado últimamente Gamarra, le ha constado 137.000 pesos, está mal construida, y solo monta 24 cañonadas de 24; para nuestro buque de vapor, esta fuerza, y toda la escuadra peruana nada significa".^{P3/190 y 191}

¿Desapareció la Compañía del Guayas?

Según don Julio Estrada Ycaza, luego de la venta del buque "... no desaparecería la empresa como tal: los dos vapores que el Gobernador mencionaba a fines de 1860, uno de ellos denominado Bolívar, le pertenecían. Bajo la denominación algo contraída de 'Compañía de Navegación del Guayas por Vapor' anunciaba en septiembre 7 de 1863 la salida de otro vapor que tenía, el Washington...".^{P3/192} Sin embargo discrepamos con esa opinión, pues la compañía habría estado inactiva por casi 22 años y el nombre era distinto al de la compañía que construyó el "Guayas", que tenía como su nombre inicial el de "Compañía Ecuatoriana de Buques de Vapor", nombre que casi de inmediato se cambió al de "Compañía del Guayas para la navegación en este río en buques de vapor" y contraída era simplemente "La Compañía del Guayas". Al venderse el buque que había sido el objeto de la empresa, esta no tenía razón de existir, menos aún con la amarga experiencia vivida, en que los inversionistas estuvieron a punto de perder su inversión. Dudamos que haya habido alguien interesado en mantenerla activa, pues a todos los involucrados les traería malos recuerdos. La compañía de los años 1860s debe haber sido constituida como nueva, emulando en algo el nombre de la anterior por razones nostálgicas.

Queda concluido el proceso del Estado para la compra

Con fecha 14 de julio el Ministro de Hacienda le escribe al Gobernador de Guayaquil comunicándole que el Ejecutivo había aprobado la nota del 7 de julio y el Acta de la Junta de Hacienda que la acompaña, relativas a la compra del vapor por parte del Estado. Con este oficio quedó concluido para el Estado el negocio del vapor, faltando solamente las formalidades de la recepción y el pago.^{P3/195}

Generosa donación de un antiguo enemigo del Gobierno

Don José Félix Valdivieso, ex adversario de J. J. Flores y presidente del Senado en el fallido congreso de 1841, sorprendió a muchos con una donación que decidió hacer y que comunicó al Ministro del Interior y RR. EE. el 14 de julio: "Deseoso de contribuir en algun modo á la mayor prosperidad del puerto de Guayaquil, tomé una acción en la Sociedad establecida para construir un buque de vapor. Al

presente, tengo entendido que la Compañía; por el bien nacional, ha dispuesto vender al Estado el expresado buque; y adhiriendome á este acuerdo, por mi parte me es satisfactorio ceder en beneficio del Estado la acción que me corresponde. En este concepto, espero que U. S. tendrá la bondad de ponerlo en conocimiento del Supremo Gobierno para los fines convenientes". ^{P3/193}

Cierto es que 150 pesos era un monto considerable para la época, por lo tanto la donación era generosa.

El Ministro del Interior y RR. EE. notificó al Gobernador de Guayaquil el 19 de julio que, "Habiendo el Sor. José Feliz Valdiviezo cedido jenerosamente en beneficio del Estado la accion que tenia sobre el Buque de Vapor construido en el Astillero de ese puerto: el Vice Presidente de la Republica Encargado del Poder Ejecutivo ha resuelto hoy lo siguiente. 'El Gobno. acepta y aprecia debidamente la cesion que hace el Sor. José Feliz Valdiviezo, por que ella como otras demostraciones muy patrioticas y frecuentes, persuaden que el digno Presidente del Senado, atiende mas á los deberes que la Constitucion le impone, que á los derechos que la misma le concede. Participese á la Gobon. de Guayaquil para los fines consiguientes, por ser ella la que debe entenderse en el pago del Buque expresado". ^{P3/194}

Lentitud en informar al Comandante General del Distrito

Curiosamente, recién el 15 de julio el Gobernador notifica la Comandante General del Distrito de Guayaquil con la resolución de la compra del vapor y de las acciones que él debía tomar para recibir el buque a nombre del Estado. ^{P3/196} Esto no debe haber agrado mucho al Gral. Wright, pues se habían perdido algunos días para el cumplimiento de su comisión.

El general Wright no demoró en contestar al Gobernador y con fecha 17 de julio le dice: "Consecuente a la nota de VS. de 15 del presente, en que se sirve anunciararme la recolección de la Junta de Hacienda, para que a virtud de haberse comprado el buque de vapor, que se está construyendo en este Astillero, se nombre un Oficial de Marina de confianza, con el objeto de que se encargue de dicho bajel y sus enseres; he dispuesto que el Cap. de Frag. Graduado, Francisco Reyna, Ayudante subinspector de Marina (y capitán del puerto de Guayaquil) proceda, con la intervención del Mayor de Marina (CPFG Agustín Oramas), a recibir del Sr. Manuel Antonio Luzarraga el casco del buque y todos sus materiales y utensilios, bajo el correspondiente inventario, debiendo quedar provisionalmente a su cuidado la obligacion de correr con la obra de la espresada embarcación, sujeto a la dirección de dicho Sr. Luzarraga. Lo que comunico a VS. para su intelijencia y en contestación a su nota citada". ^{P3/197}

Necesidad de nombrar un comandante para el vapor

El Gobierno quería que un oficial superior comande el vapor pero ni Stagg ni Soulín deseaban tomar el mando, por la obvia razón de que ocupaban mejores

plazas. Ante esta situación el Ministro de Guerra y Marina le escribe al Comandante General del Distrito de Guayaquil, con fecha 21 de julio, la siguiente nota: "*Hallándose por ahora el Supremo Gobierno en la imposibilidad de designar al Jefe que debe mandar el Buque de vapor, S.E. el Vicepresidente de la Rep. encargado del Poder Ejecutivo quiere que VS. de acuerdo con la gobernación de esa provincia, nombre interinamente el Oficial que considere más aparente para que vele sobre la construcción y cuide los enseres, entre tanto el Ejecutivo pueda proveer definitivamente este destino que es de tanta importancia*".^{P3/198} Como hemos visto, ya se había designado para ese puesto al capitán Reyna.

Con fecha 21 de julio escribió Rocafuerte a Flores: "*A fines de este mes se verificará la bota del buque a vapor, este es un brillante resultado, pero temo que tan hermosa empresa se malogre, porque el único oficial que puede hacerse cargo del vapor es Soulin, y él no puede venir por estar muy ocupado en el ministerio. Ud. hace más falta en Quito, que ningún otro presidente, porque no teniendo Ud. ministerio ni manos auxiliares, tiene Ud. que suplirlo todo, y no estando Ud. en la capital, todo va, como se ve, muy mal, y de mal en peor. Esta es otra razón para desear que Ud. vuelva a Quito. Stagg está nombrado para mandar el vapor, pero como es un general y muy pondonoroso, él se creerá degradado, y justamente, de mandar un buque tan poco correspondiente a su rango, y lo manejará con mala voluntad y sin mayor provecho para el estado. Soulin es el hombre llamado para realizar este gran proyecto, si Ud. estuviera en Quito, no sería notable su falta en el ministerio, pero no estando Ud. allí, él no puede moverse sin entorpecer las mismas órdenes de Ud. y sin interrumpir el régimen ya establecido en el departamento de la guerra*". En esta carta vemos sintetizado el problema del mando del vapor. La importancia de Soulin como encargado del Ministerio de Guerra y Marina es sorprendente pues antes de este trabajo administrativo solamente se lo menciona en puesto de mando en el combate de Bahía de Caráquez. No sabemos por qué razón Rocafuerte considera que después de Stagg él es el único capaz de comandar el vapor. Continúa la carta: "*Aquí gozamos de orden y de tranquilidad, no hay más molestia que la que causa la recluta, y la que proviene de la estagnación del comercio; el contrabando que se hace por Manabí es insufrible, y disminuye las rentas de esta aduana de un modo tan extraordinario, que pronto no tendremos ya casi ninguna entrada. La pobreza es grande, las bancarrotas aumentan, y por todas partes resuena el grito de la miseria; los gastos públicos aumentan considerablemente y las entradas disminuyen del modo más espantoso, fije Ud. su atención sobre este importante objeto, y verá cuan útil es su presencia en la capital. Esto va mal, mi querido compadre, y no nos es permitido hacernos ilusión sobre el deplorable estado en que se halla el país*".^{P3/199} Esta parte de la carta resume la situación de la provincia de Guayaquil y la costa como las veía Rocafuerte, pero lo que vamos leyendo en sus escritos nos hace ver que era propenso a exagerar. Por otro lado, se queja permanentemente del contrabando,

pero teniendo la Marina a su orden, poco hace por usarla para controlar ese mal. De nuevo enfatizamos que el dinero que podía invertirse en el desarrollo de la Marina se vería ampliamente compensado por el incremento de ingresos de la Aduana de Guayaquil, con el beneficio de que la Fuerza Naval quedaría fortalecida para la defensa del país.

Se nombra el primer comandante del buque a vapor

La copia al Ministerio, de la siguiente carta del Comandante General del Distrito al Gobernador de Guayaquil, fechada 31 de julio, se cruzó en el camino con la que contestó el Ministerio de Guerra y Marina sobre el nombramiento del capitán Reyna para recibir el buque. Esta carta fue enviada originalmente por el mayor de Marina, CPFG (grad.) Agustín Oramas al Gral. Wright: "*Con esta fecha digo al Cap. FG. Grad. Juan María Doyle lo que sigue: 'Hallandome autorizado por el Supremo Gob. para nombrar de acuerdo con el Sr. Gobernador de la Prov. un oficial que considere apto para que se encargue del Vapor Guayas, que se ha comprado para armarlo en guerra y destinarlo a la defensa de este río, tengo a bien con la acquiescencia de dicho Sr. Gob. llamar a U. al servicio activo de las Armas, nombrándole con el carácter de segundo Comandante del expresado buque y con esta virtud procederá a recibirllo con todos sus enseres del Cap. del puerto a cuyo cargo estaba, bajo el correspondiente inventario, del cual remitirá dos copias a esta Mayaría, una para la Comandancia General y otra para la Tesorería, advirtiéndole que desde el dia de mañana será de su obligación correr con el arreglo del expresado buque, y cuidar de la actividad de sus obras, bajo la dirección del Sr. Manuel Antonio Luzárraga, comisionado al efecto; así mismo dará U. de alta en dicho bajel al ALFG Francisco Oyarvide, y a los aspirantes de Marina Francisco Martínez y Pedro Ponce, a quienes los destinará para su servicio'*".^{P3/200} Esta carta es notable por la razón de que es la primera vez que en correspondencia se menciona al vapor por un nombre específico: "Vapor Guayas". Antes sólo se habían referido a él como "el vapor" o "el buque de vapor". El nombre de "San Vicente", que algunos insistían en usar sin duda para halagar al Gobernador, no aparece en la correspondencia, aunque sí en los reportajes de prensa después de la botada al agua.

El nombramiento del CPFG (grad.) Juan María Doyle como segundo comandante del buque sería más permanente de lo pensado, pues ni Stagg ni Soulín se hicieron cargo de él y, en efecto, Doyle actuó como su comandante titular desde el primer momento y por algunos meses. Por ello, Doyle lleva el honor de haber sido el primer comandante del vapor "Guayas". Interesante es que se pensó solamente en los marinos más experimentados, pues el buque a vapor sería el más importante de la Marina hasta la incorporación del "Machala" en 1852. Doyle demostró ser más capaz de lo que pensaban sus superiores y, una vez al mando del buque, no se volvió a mencionar la necesidad de que lo mande Stagg o Soulín.

Juan María Doyle había estado a cargo de la capitanía del puerto de El Pailón o San Lorenzo, en Esmeraldas, cuando fue nombrado para el buque, por lo que renunció a esa capitanía de puerto: "*Habiendo hecho su renuncia de Capitan del puerto de San Lorenzo el Capitan de fragata graduado Juan Maria Doyle, y sido nombrado este Jefe 2º Comandº del Buque de Vapor Guayas, S. E. el vice Presidente me ha ordenado dirijirme á VS. Hº. para que mande á la Gobernacº. de Imbabura proponga la persona que deba ocupar la vacante de dha. Capitania de Puerto*".^{P3/281} Esta carta está fechada 18 de agosto y es enviada por el Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Hacienda.

Con fecha 4 de agosto, cuando el vapor estaba a poco de ser botado al agua, recién aprueba el Ministro de Guerra y Marina el nombramiento que se había hecho del CPFG (grad.) Francisco Reyna para recibir el buque. El Ministro escribe al Gobernador: "*Por la muy estimable comunicación de VS. de 28 del mes ppdo. queda cuenta el Supr. Gob. de haber sido nombrado el Cap. de ese puerto, Francisco Reyna, para el cuidado de los enseres del Buque de Vapor, encargado de activar su construcción, previniendo a VS. que la Comandancia Gen. de ese distrito ha recibido las competentes instrucciones para atender a la custodia del referido buque*".^{P3/201}

Rocafuerte estaba jubiloso con la botada del vapor y con fecha 4 de agosto le escribe al presidente Flores: "*El día de mañana será recordado con honor en los fastos de nuestra historia industrial y comercial, pues caerá al agua el barco de vapor, el primero que se ha construido en la América Meridional, y está, según dicen los inteligentes, perfectamente acabado. Hemos llegado al fin a un resultado brillante y positivo. Estoy tratando de hacer venir otro buque de vapor y de fierro de Inglaterra, para la navegación de Guayaquil a Babahoyo, y tengo esperanzas de ver realizado este nuevo proyecto a fines del año entrante. Paz, progreso y civilización debe ser la divisa de los americanos que merezcan el nombre de ilustrados*".^{P3/202}

Curiosamente, no existe carta de Rocafuerte a Flores informándole de la "*caída al agua*" del vapor, lo que nos priva de lo que posiblemente habría sido un magnífico relato.

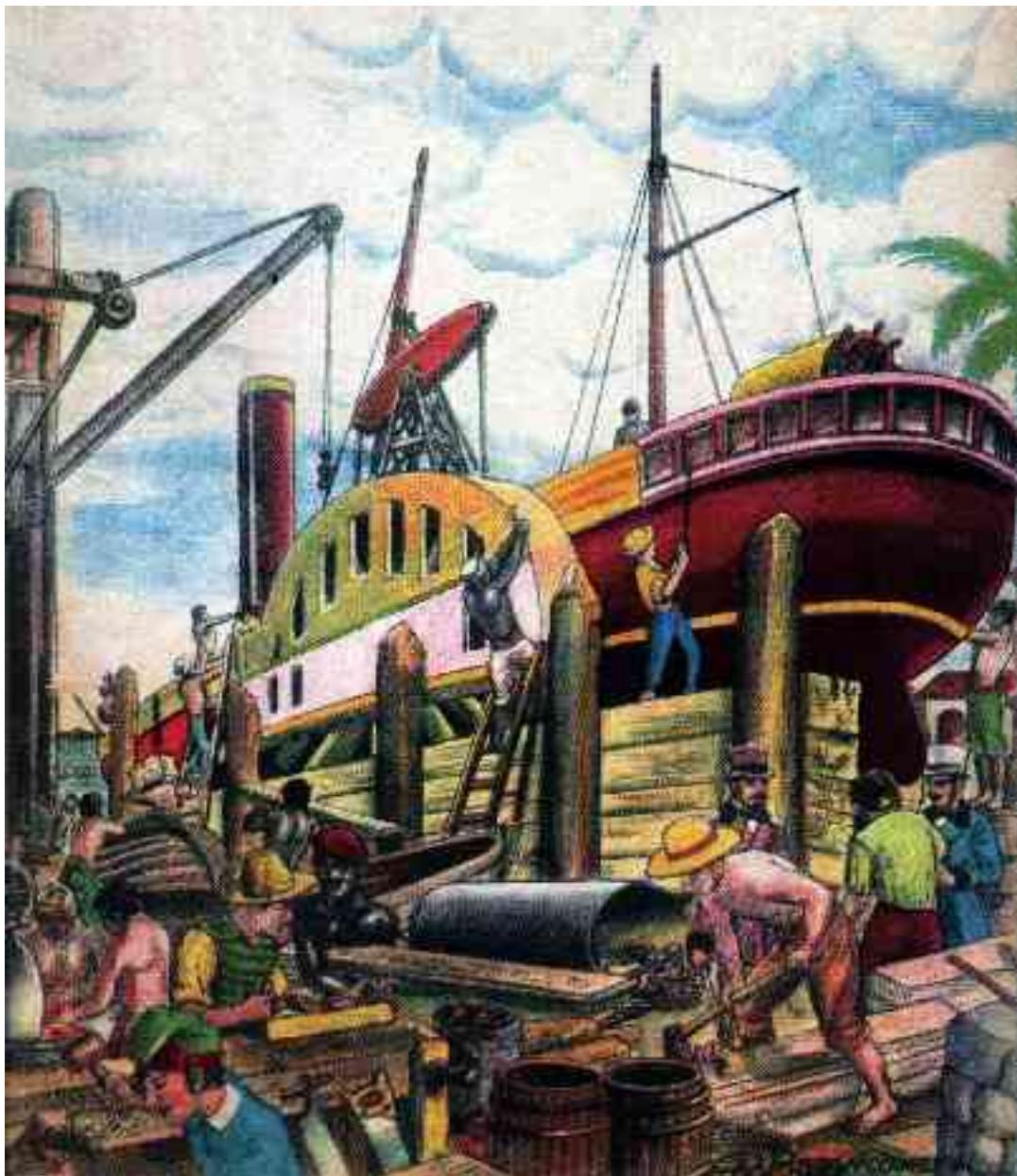
La velada del buque

El vapor no fue botado al agua el 5 de agosto, como esperaba Rocafuerte, sin duda por algún problema importante de última hora, pues seguro que nadie habría querido decepcionar al Gobernador, que se encontraba tan entusiasta.

La noche del 5 se debe haber realizado la tradicional "Velada del buque", fiesta realizada en el astillero al pie del casco, la noche anterior a la botada del buque. En ella participaban democráticamente todos los involucrados en la construcción del

bajel, desde el armador hasta el más humilde carpintero. Según Francisco Huerta Rendón, aunque trae fecha equivocada y confunde "la velada" con "el baile del vapor", la fiesta de la velada trajo "*regocijos públicos como si se tratase de una fiesta*", que en efecto lo fue.^{P3/203}

La velada del buque fue un acontecimiento social en sí, pues siendo una tradición que se había practicado en el astillero desde tiempos coloniales, no podía faltar en la botada de un buque que marcaría un hito histórico para el astillero. Por lo poco que hemos podido indagar de crónicas no documentadas, la velada comenzaba temprano en la noche anterior al lanzamiento al agua del casco. Se iluminaba el camino al astillero y el sector de la parrilla donde se encontraba el buque a ser velado. Se sacrificaba una res para asarla, se abastecía un bar con varios licores y se contrataban músicos y juglares para amenizar la fiesta. Según uno de los relatos consultados, se amanecían en la velada y nadie se retiraba hasta la botada del buque. Sin embargo, creemos que esto es un poco exagerado, pues si la fiesta comenzaba al anochecer y en este caso el buque se botó a las 9 de la mañana,



GUAYAQUIL, ASTILLERO DE LA COLONIA

Guayaquil se enorgullece de haber sido uno de los primeros astilleros de la Colonia, en la costa del Pacífico; pues en él se construyó el segundo buque a vapor de América, el "Guayas", después del que construyó Fulton, en Norte América; esto ocurrió en el año 1840, habiéndose obtenido un éxito completo.

Este texto, que es históricamente equivocado en algunos detalles, explica la imagen que apareció en la portada de un cuaderno escolar de los años 1960s. El evento y detalle es del buque al terminarse su construcción en el astillero de Guayaquil. El buque está de proa al agua, lo que no es usual.

La imagen, por R. Betancourt, se basó para el buque en el que aparece como el "Guayas" en El Ecuador en Chicago, cuya imagen completa veremos más adelante.

tuvieron casi quince horas para beber, comer y bailar. Dudo que para la madrugada quedaran muchas personas sobrias y entonces, ¿quién botó el buque?

Mas bien creemos que la fiesta duraba algunas horas y luego se retiraban a dormir, para regresar al astillero temprano al día siguiente para la botada.

La botada del Buque

Este evento, de singular importancia, recibió escueta mención.

La Balanza N° 45 del 7 de agosto, en la página 8, trajo el siguiente reportaje:

"Guayaquil, 6 de agosto de 1841.- Hoy á las nueve de la mañana se ha botado al agua el buque de vapor de guerra S. Vicente (a) El Guayas, en medio de un inmenso concurso que celebraba con el mayor entusiasmo los progresos del pais. Este es el primer buque de esta especie que se construye en un astillero de la América Española. Por esto el pueblo de esta Ciudad ha manifestado su satisfaccion del modo mas evidente, habiendo pasado casi toda la noche alrededor del buque de vapor entre las músicas y luminarias, que convirtieron el camino del astillero en un paseo el mas agradable y divertido. Esta noche (7 de agosto) se dá un baile en la casa de gobierno en celebración de la bota del Guayas". ^{P3/204 y 205}

Lastimosamente, lo que aconteció en la botada y luego de realizada no ha sido registrado por un contemporáneo, pero en base a lo investigado podemos imaginar lo ocurrido.

Una de las informaciones que lamentablemente se han perdido en el tiempo es la lista de padrinos y madrinas del buque, pues la tradición también daba el nombramiento de padres y madres espirituales en el bautizo de un bien material y mas aún de los buques, que tradicionalmente han sido bautizados. Incluso se repartían medallitas recordatorias y tarjetas por parte de los padrinos. No tenemos duda alguna que sus padrinos fueron el gobernador Rocafuerte y el Sr. Manuel Antonio de Luzarraga, pero nos interesaría saber qué damita o damitas fueron agraciadas con el madrinazgo.

El buque estaba concluido totalmente para cuando fue lanzado al agua, según Rocafuerte ("está, según dicen los inteligentes, perfectamente acabado"). En este caso no se refiere sólo al "acabado" del casco, sino que estaba ya en condiciones de navegar, pues la maquinaria había sido instalada.

Seguramente antes de la botada se tenía todo listo para encender las hornillas de la caldera, y una vez en el agua se deben haber encendido. No creemos que encendieran las hornillas antes de la botada, pues se habría requerido tener la caldera llena de agua y esto representaba un peso que podía haber dañado la estructura estando en seco. Además, con el golpe de la "caída", se podía haber esparcido alguna brasa y causado un incendio.

Creemos que ni bien en el agua y comprobada su integridad ante vías de agua, se encendieron las hornillas y luego del tiempo requerido para levantar presión de vapor, aproximadamente hora y media, el buque realizó su primera navegación en

el río. Sin duda el buque estuvo muy activo ese día paseando a las autoridades y muy posiblemente al público. El día 7 debe haber sido también un día de paseos y al llegar la noche, y esto sí está documentado, el buque fue anclado frente a la casa de Gobierno y permaneció iluminado por candiles, mientras en ese edificio se realizaba el "baile del vapor".

Esto último es conclusión derivada de un relato por el Dr. Julio Pimentel Carbo denominado "Nuestro Primer Barco a Vapor", publicado en 1953 en los "Cuadernos de Historia y Arqueología" N°s 7 y 8, que veremos a continuación, y que lo incluimos a pesar de que no cita fuente para lo relatado y en su artículo utiliza información errónea, obra de Modesto Chávez Franco, sobre las especificaciones del buque.

El relato del Dr. Julio Pimentel Carbo

El relato que hace el Dr. Pimentel es plausible, aunque tal vez no exacto, pero como no hay esperanzas de encontrar un relato debidamente documentado y contemporáneo al buque, creo que podemos aceptar el suyo como lo suficientemente ajustado a la realidad para visualizar, basados en él, los hechos.

"... El día 5 de aquel mes de verano, había llegado a su término. Pero toda la noche sería intensamente traficado el camino que conducía al Astillero. Entre músicas alegres de guitarras o vihuelas, como se decía entonces comúnmente, y luminarias de chirriantes reverberos, los vecinos, convertirían el citado paseo de la Calle Ancha en divertido solaz.

¿Qué cosa tan extraordinaria ocurría en ese lugar de la ciudad? ¿Qué era lo que hacía abandonar sus casas, aquella noche de agosto, a los guayaquileños, y dirigir sus pasos hacia el sur? Pues, sencillamente, el buque a vapor 'Guayas' o 'San Vicente', como lo señalaba la multitud en honor de su gran gobernador que hubo ordenado su armadura, estaba concluido y presto para lanzarlo al río. Era el primer buque de esta clase construido en un Astillero de la América Española. ¡El primero que surcaría airoso los rápidos ríos de América del Sur! Allí se quedarían muchos, entre restos de estopa y brea, de jarcia y hierro, de guayacán y guachapelí, de moral y seca, allí, en medio de los carpinteros navales, sobre aniquiladas alfajías, hasta el alba, aunque soplaría fuerte el Chanduy!

Viernes 6 de agosto de 1.841.

El pueblo de esta ciudad había, pues, manifestado su amplia satisfacción, pasando casi toda la noche en divertida vela alrededor del Navío, acompañando a los maestros de ribera en sus finales preparatorios. En efecto, la procesión de la víspera solemnizó con pompa este notable acontecimiento que abría otra época, en la navegación y el comercio de estas apartadas pero ricas regiones del mundo.

¡Estaba concluido el que sería histórico vapor, que se inmortalizaría más tarde en nuestro Escudo patrio! Fabricado con idénticas maderas – extraídas de los seculares bosques de esta provincia – y con igual maestría, como 200 años há se habían construido los galeones de alto bordo 'La Capitana Real' y 'La Almiranta'

– equipados con 41 cañones cada uno -, en Santiago de Guayaquil, el antiguo 'Real Arsenal' – como se lo había creado y denominado por el gobierno metropolitano y que llenó de orgullo La Mar del Sur -. Legitimaban, también, así, sus hijos, el prestigio de grandes armadores que ya lo habían asegurado en la Colonia, según decir de los cronistas importantes como don Dionisio de Alsedo y Herrera, y los asombrados marinos españoles don Jorge Juan de Santacilia y don Antonio de Ulloa, en sus Memorias cuando en misión científica vinieron a la América Meridional.

El Malecón de Guayaquil '- una larga hilera de casas-' pululaba de gente. Eran cerca de las nueve de la mañana, con un sol claro, límpido, de trópico... Por las calles laterales desembocaba en el Malecón multitudes de curiosos; las casas con vista al Río, desde las humildes que se trepan en desorden sobre el lomo hinchado del Santa Ana hasta las suntuosas y simétricas de Ciudad Vieja y de Ciudad Nueva, habían enrollado sus toldas y dejado al descubierto las amplias galerías, en cuyos balcones se guindaba lo más florido de ese Guayaquil de antaño. El espectáculo se asemejaba, por el enorme interés del gentío, al que, no hacía tres años aún, presentó el visionario joven guayaquileño José Rodríguez La Bandera al cruzar sub-fluvialmente el Guayas, causando 'demasiada sorpresa' – como dijeron los periódicos de la época -, en su extraño casco submarino 'Hipopótamo'.

El señor Gobernador, presente con los vecinos más conspícuos y los empleados de la Administración, había dado las últimas disposiciones; y, a las 9 horas de ese día, sonadas en la vieja campana que el año próximo sería también reemplazada por un moderno reloj público, se botaba al agua el buque de vapor de Guerra 'El Guayas', en medio del numeroso conjunto que se movía, cual 'olas de un agitado mar'; desde el puente de Carrión hasta la batería de la Planchada, exteriorizando 'con las demostraciones más vivas de placer'* el objetivo progreso de la industria y construcción naval en nuestro ya célebre Astillero guayaquileño. ¡Su quilla de 90 pies de largo tocaba las mismas aguas del río que más tarde – solo un año justo! – surcaría la goleta inglesa 'Reina Victoria', trayendonos su fatídica carga: la peste amarilla!*

¿Cuántos de los curiosos presentes ahí caerían heridos de muerte por la terrible fiebre? Pero... ¡quién estaba para hacer tan negros augurios, cuando la ciudad empavesada y embelesada los vitoreaba?; si todos se aprestaban felices a ir, esa noche, al baile que se daba en la Casa del Gobierno en celebración de este singular acontecimiento. Y, efectivamente, entre danzas y cotillones se festejó con alegría ese gran paso de la administración de Rocafuerte donde hizo el loable señor Gobernador derroche de su exquisita cultura bien cimentada y asimilada en los centros culturales de la antigua Europa, y nuestras mujeres de celebrada belleza, lucieron una vez más sus galas con el tradicional donaire de su ingenio.

¡Mientras, 'El Guayas', convenientemente asegurado, dormía por vez primera sobre el hermoso Río Huancavilca!

El día 11, del mismo mes de histórica recordación, el Gobernador, don Vicente Rocafuerte, oficiaba jubiloso al Supremo Gobierno la 'botadura al agua del buque a vapor de guerra' ya mencionado, en medio de un inmenso concurso que celebró con patriótica fe el innegable progreso del país.

Desde un balcón de la Casa de Gobierno se veía el encaje gris de las aguas; y pensando en el triunfo insuperable de la técnica sobre los auxilios naturales, miró Rocafuerte la silueta del moderno Vapor reflejada con aspecto grandioso en la salvaje hermosura del Guayas".^{P3/206}

* Estas son citas, pero el autor no nos indica la fuente.

Como hemos visto en este simpático relato, antes de la velada había habido una procesión, lo que me parece lógico, pues en esa época eran muy devotos y tradicionales en cuanto a darle a la Iglesia su participación en los eventos notables y mas bien me sorprende que no haya habido un Te Deum luego de la botada.

Vimos también que el "baile del vapor", celebrado la noche del día sábado 7, había sido un éxito. El baile había sido organizado por la Gobernación. Lo que no se sabe de este baile es el grado de participación que tuvieron las autoridades del cabildo de Guayaquil en colaboración con el Gobernador, pues el Administrador de Rentas Municipales fue el encargado de recaudar los fondos para ese evento. Tanto entusiasmo hubo que la recaudación fue un éxito, al punto que en noviembre de ese año el encargado entregó a la Tesorería Principal de la provincia un sobrante de 367 pesos, una suma considerable para la época.^{P3/30}

Los ingenieros que instalaron la maquinaria del vapor

El nombre de los ingenieros que vinieron con la maquinaria del "Guayas" para instalarla no es mencionado hasta agosto de 1846, en un despacho del cónsul de los EE. UU. al Secretario de Estado, por razón de la testamentaria de Wilson, fallecido en Guayaquil el 29 de octubre de 1843. Los dos maquinistas, Thomas S. Mince y John W. Wilson, vinieron en la barca "Lark" con la maquinaria y se habían quedado en Guayaquil, luego de hacer la instalación, para manejar la parte mecánica del buque. Según declaración de Mince, trabajaron en el buque por algunos años, hasta la muerte de Wilson y luego quedó sólo él. El testamento de Wilson no mencionaba una esposa, pero sí a muchos otros familiares, de tal forma que, a pesar de no dejar gran fortuna, el testamento fue disputado por la esposa ignorada hasta entrado 1846, en que se lo menciona en el despacho consular.

Más adelante veremos cómo, con el fin de ahorrar dinero, se eliminó el puesto de primer maquinista del buque (presumiblemente Mince), y se le encargaba el funcionamiento de la máquina al "segundo maquinista", que tenía un sueldo mucho menor y quien sin duda era un operario local entrenado por el mismo Mince.

La imagen del vapor en El Ecuador en Chicago

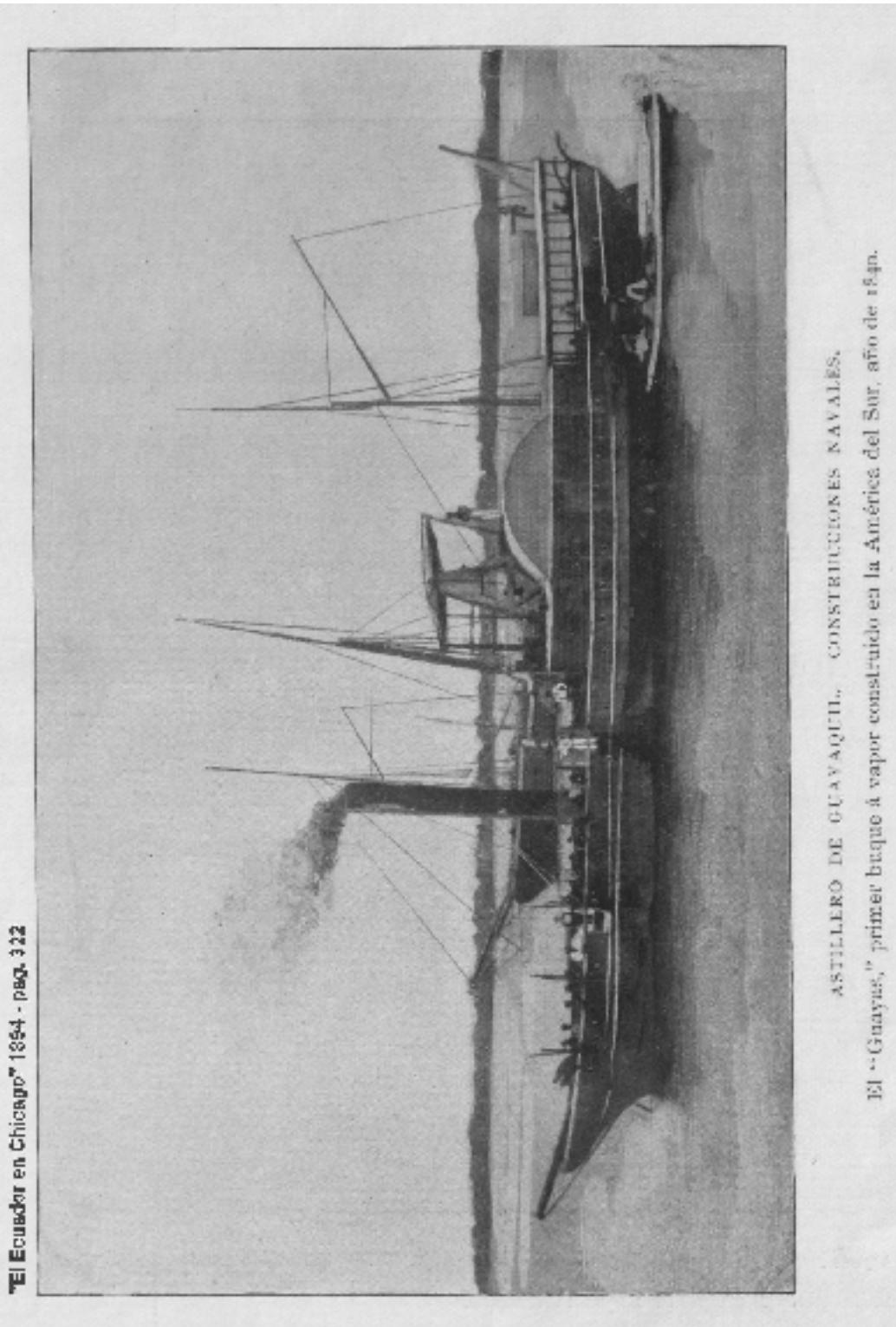
En su libro, "El siglo de los vapores fluviales", don Julio Estrada Ycaza dice lo siguiente sobre la imagen que se ha conocido desde 1894 como la del primer vapor "Guayas": *"Habiendo prestado servicios solo hasta 1858, siempre nos ha quedado la duda de si la fotografía del vapor que aparece en 'El Ecuador en Chicago', que data de 1894, pudo ser el Guayas original"*.^{P3/208}

La duda era razonable, más aún cuando en 1963, en un artículo titulado "*El Inicio de la Navegación a Vapor Por las Costas Ecuatorianas*", don Julio escribe lo siguiente: *"La foto del GUAYAS que aparece en el artículo que comentamos ("Primer buque a vapor que se construyó en S. América fue construido en Guayaquil" El Comercio de Quito, 24 de noviembre de 1963. Autor: Luciano Andrade Marín – La foto es la de El Ecuador en Chicago" de 1894) es otro interrogante que valdría la pena dilucidar. El señor Luciano Andrade Marín supone que el GUAYAS debió durar 'más de 30 años hasta alcanzar el invento de la cámara fotográfica y dejarnos así una imagen fotográfica genuina de este Fulton del río Guayas' Estimamos que no sería difícil comprobar algún día que la foto que él publica y que presupone ser de 1.870, corresponde al segundo vapor Guayas, el ex-ANNE inglés, porque ya 30 años después de construido, el Guayas guayaquileño no existía.*

Pero tampoco hay que descartar la posibilidad de que el primer GUAYAS resulte ser el fotografiado pues la foto en sí no tiene ningún elemento para determinar la fecha en que fue tomada y en cuanto a la posibilidad de tomarla antes de 1.870 hay que recordar que la daguerrotipia data de 1.839. En 1.870 hay incluso noticia en los diarios locales de fotos estereoscópicas, cuya invención data de 1.859. Si 13 años, como máximo demoró una mejora en llegar a nuestro país, podemos deducir que los daguerrotipos habrán sido conocidos aquí por 1.853 cuando aún existía el primer vapor ecuatoriano. El tema de la introducción de la fotografía al Ecuador es de por sí interesante y merece una más profunda investigación, para ayudar a aclarar el misterio de aquella foto que comentamos".^{P3/209}

El artículo de Luciano Andrade Marín

El artículo comentado, de Luciano Andrade Marín, fue publicado a propósito de la botada de un buque en el astillero naval de Guayaquil. La cobertura decía que era "... el primer buque de 150 toneladas construido en astilleros de la Armada Ecuatoriana".^{P3/210} Don Luciano protestaba, pues decía que eso no era verdad, ya que en el astillero de Guayaquil se habían construido naves aún más grandes, y entonces entra a tratar sobre el primer vapor "Guayas". Don Luciano estaba equivocado, pues las palabras importantes en este caso son "astilleros de la Armada" y se referían al progreso que esos particulares astilleros habían alcanzado. No se refería el reportaje a los astilleros de Guayaquil en general.



ASTILLERO DE GUAYAQUIL. CONSTRUCTORES NAVALES.
El “Grau,” primer buque á vapor construido en la América del Sur, año de 1849.

Sin embargo, el interesante artículo y la publicación de la foto del buque en El Ecuador en Chicago, tuvo el buen efecto de sembrar la semilla de la duda en don Julio Estrada Ycaza y es gracias a esa duda que este autor inició la investigación actual sobre las imágenes del primer vapor "Guayas". La imagen de El Ecuador en Chicago tiene el inconveniente que, desde el punto de vista técnico náutico, no es posible fecharla. Tampoco es posible identificar la bandera en la popa, y esto es interesante, pues el viento que había cuando se tomó la fotografía era suficiente para soplar el humo de la chimenea hacia la proa, pero la bandera está colgada como si hubiera viento calma. Eso nos hace sospechar que la bandera fue "retocada" para que no se la vea. La razón de esto sería que esa bandera no fue ni la marcista ni el tricolor bolivariano, sino tal vez la de un país foráneo.

La foto del "Guayas" en El Ecuador en Chicago, publicada en 1894, ciertamente ha traído confusión por todos lados, pues a muchos historiadores los ha enredado en conjeturas que, en muchos casos, no tienen fundamento y en otros se llegan a conclusiones disparatadas.

¿Ambrotipo, colodión, daguerrotipo, calotipo, ferrotipo o placa de vidrio?

Don Julio Estrada Ycaza explora la posibilidad de que la imagen sea un DAGUERROTIPO, pero esa posibilidad queda descartada, pues el prolongado tiempo de exposición y la necesidad de inmovilidad de los sujetos hace muy difícil, si no imposible, el lograr la imagen nítida de un buque flotando, al ancla, con viento en popa y con muchas personas abordo que se tendrían que haber mantenido inmóviles por alrededor de 30 minutos.

Se exploró, y no se ha descartado totalmente, la posibilidad de que sea un CALOTIPO en papel salado, técnica que se empezó a aplicar a mediados de los años 1850s. Sería el único calotipo de esa década. Por otro lado, si en 1863 el fotógrafo Rafael Castro y Ordóñez, que vino con la Comisión al Pacífico, la cual llevaba tecnología de punta para sus investigaciones, utilizó placas de vidrio para sus fotografías, ¿cómo es que no trajo ya equipos para colodión seco, que eran mucho más convenientes y las imágenes resultantes menos delicadas que las frágiles placas de vidrio? ¿O es que posteriormente se pasaron las imágenes de la Comisión al Pacífico a placas de vidrio?

Tampoco se puede descartar que la imagen de El Ecuador en Chicago haya sido una placa de vidrio, lo que es factible, pues la imagen en el libro está bastante retocada y las placas de vidrio muestran deterioros parecidos. Pero, ¿existió aquí esa técnica en los 1850s? Si es así, ¿dónde hay otras imágenes contemporáneas? En este caso, al igual que el del calotipo, la imagen del vapor en El Ecuador en Chicago sería la única existente de esa década, algo dudoso.

Sin embargo, luego de leer el ilustrado e interesante libro "El Retrato Iluminado",^{B/91} estoy más seguro de que la imagen de El Ecuador en Chicago no es del "Guayas" original, sino de un buque de comienzos de los 1860s en adelante.

En El Ecuador en Chicago, bajo la foto hay un texto que don Julio Estrada Ycaza califica acertadamente como "*anodino*" y lo es, pues no asegura que el vapor de la foto sea el "Guayas", pero deja la duda. El texto dice así:

*Astillero de Guayaquil. Construcciones Navales.
El "Guayas," primer buque á vapor construido en la América del Sur, año de
1840.*

No se sabe si el texto se refiere a la imagen que está arriba de él, o a otro buque.

Ahora bien, el mismo director de El Ecuador en Chicago hizo una modesta declaración sobre la obra, la cual es verdad y clave para determinar que el libro tiene fallas en cuanto a la identificación de las imágenes:

... La parte ilustrada de esta obra es también muy deficiente. Las fotografías tomadas en el Ecuador, en tan corto tiempo, necesariamente tenían que ser pocas y malas muchas de ellas, viéndonos obligados a retirar algunas, porque los artistas no podían reproducirlas al fotograbado. "^{P3/211}

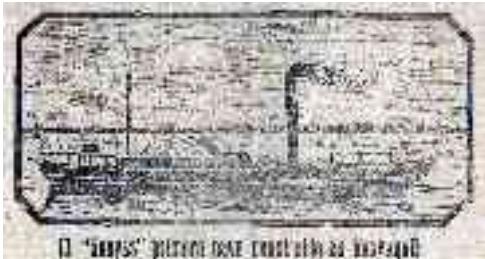
L. F. Carbo
Director de El Ecuador en Chicago
Nueva York, Marzo 14 de 1894"*
**Luis Felipe*

El caso del supuesto vapor "Guayas" no es el primero de errores en la identificación de imágenes y retoque excesivo en ese libro. Eso lo hemos comprobado en el caso de los faros, en la página 56, en que uno está comprobadamente mal identificado y la imagen del muelle de Salinas está tan retocada que parece una pintura.

Ese error causó la identificación errónea del primer faro del país por más de 160 años y tomó bastante esfuerzo lograr esclarecer las confusiones creadas.

La imagen en El Ecuador en Chicago produjo dos imágenes derivadas de ella, las cuales son notables y demuestran que algo estaba mal.

Como se puede apreciar, las dos imágenes son derivadas de la de El Ecuador en Chicago, pero tienen dos diferencias, aparte de la obvia de "El Tiempo", que está invertida. La más notable diferencia es que en ambas desaparece el balancín motriz y la otra es que en la de Salvat le han pedido prestado un mástil (el que está justo atrás de la chimenea) a la goleta que en la imagen original está atrás del buque.



De "El Tiempo", periódico de 1919



De la Enciclopedia "Salvat"

El reparto de los componentes hace que este buque sea ineficiente como mercante, pues sólo tiene, hacia la proa, un espacio pequeño para carga.

La desaparición del balancín motriz no tiene otra explicación que alguna persona contemporánea del original "Guayas", que aún vivía, haya hecho ver el error en que había incurrido El Ecuador en Chicago al publicar esa imagen, y se lo haya pretendido rectificar en publicaciones posteriores.

De importancia y necesario de enfatizar es el puntal del buque – El de El Ecuador en Chicago tiene 7 pies o más, si consideramos que sobre la cubierta, al pie de la borda y ligeramente hacia atrás, se ve un nivel más alto.

Varios análisis de la imagen

Se realizaron varios análisis de esa imagen, desde el técnico mecánico para analizar la máquina que se ve, pasando por el técnico náutico hasta un análisis sartorial, para determinar, por la vestimenta, la época en que fue tomada la foto.

De todos los análisis se sacaron conclusiones, pero ninguna concluyente, excepto en el análisis sartorial, que sí dio conclusiones claras.

Por ejemplo, en el mecánico, se determinó que ese tipo de máquina con balancín se había usado desde fines de los 1830s hasta los 1890s, por lo que ese buque se podía ubicar dentro de todo ese período.

Del análisis náutico se determinó que ese tipo de casco no era usual para los buques fluviales del último tercio del siglo 19, pues no era comercialmente eficiente. Ese diseño sí lo ubica al buque alrededor del segundo tercio de ese siglo, y como de un diseño parecido al de los buques lacustres americanos, como el Walk-in-the-Water o el Hope (cuyas imágenes están en la segunda parte de este libro). Como ellos, tiene una borda alta que le daría un puntal bastante mayor al dado para el casco del "Guayas" original, que es de apenas 5 pies. Sin embargo, su eslora es cercana a lo 95 pies del "Guayas" original, aunque no es posible determinarla exactamente y puede estar entre los 85 y 105 pies, dependiendo de la verdadera altura de los individuos usados como referencia para las mediciones y la medida, inglesa o española, que usemos. El punto exacto de medida de la eslora también afectaría la medida.

Este buque bien podría ser el "Bolívar", del comienzo de los años 1860s, que menciona don Julio Estrada Ycaza en la página 17, párrafo 4º de "El siglo de los

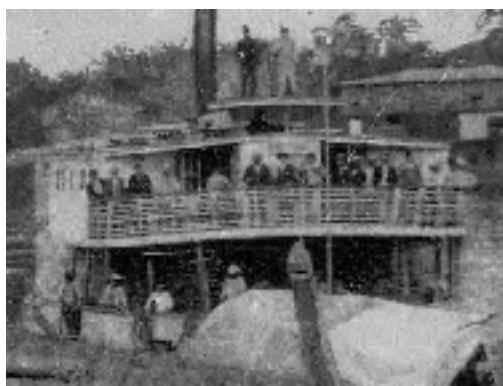
vapores fluviales", pero por la época de la ropa, ese vapor habría existido hacia el último cuarto del siglo 19, como veremos a continuación.

Una solución sartorial

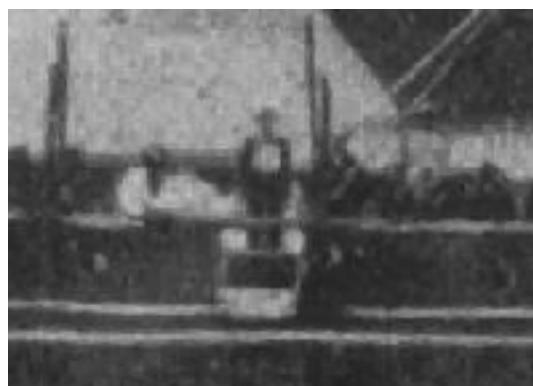
Del análisis sartorial se sacaron conclusiones más claras.

Felizmente la imagen del supuesto vapor "Guayas" es lo suficientemente nítida para ver la ropa que usan algunas personas de a bordo y ubicarla dentro de la moda del último tercio del siglo 19. Pero lo que confirmó esa conclusión fue otra imagen en la misma página, que muestra un vapor contemporáneo a la edición, con personas abordo vestidas con el mismo estilo de ropa que en la imagen que nos ocupa.

Increíblemente, un oficio que nada tiene que ver con los asuntos marítimos, nos da la solución a un dilema puramente náutico. Como vemos, la ropa es del mismo estilo en ambos casos y por ende los buques deben ser contemporaneos.



Vapor de la empresa Indaburu acoderado en un puerto fluvial. Foto tomada para El Ecuador en Chicago, entre 1892 y 1893. Se ve claramente la ropa de los caballeros.



Parte de la imagen del supuesto "Guayas" en que se aprecia la ropa de dos de las personas de a bordo, las que son similares a las de los individuos de la imagen de la izquierda.

La comparación y cotejo de los varios análisis ubicarían al buque de El Ecuador en Chicago entre el fin del segundo y el último tercio del siglo 19.

Más adelante en esta historia veremos y comentaremos una imagen distinta del primer vapor "Guayas".

El vapor entra en servicio

Una vez en el agua, no fue necesario armar en guerra al vapor, por cuanto las tensiones con el Perú habían bajado al comprobarse que el general Gamarra no estaba realizando movimientos agresivos hacia la frontera con Ecuador, como se había informado. Una vez en el agua, tampoco se lo dotó de toda la tripulación necesaria, como veremos más adelante cuando el Comandante General del Distrito reclame al Gobernador la necesidad de ponerlo a punto para prestar servicio.

No existen documentos que nos demuestren que el vapor estuvo activo a partir de su botada. Más aún, por los documentos que hemos encontrado, parece que el vapor permaneció al ancla y con una tripulación reducida al mínimo necesario para mantenerlo a flote, al menos hasta mediados de octubre.

No debemos olvidar que en el presupuesto gubernamental o de Marina del año 1841 no se había contemplado los gastos que demandaría el vapor, por lo tanto no existían fondos para operarlo.

La función social del vapor

Don Julio Estrada Ycaza expresa muy bien la parte que cumplían los vapores en el conjunto social del área que servían: "*La función social de los vapores no quedaba circunscrita a las tripulaciones y a los pasajeros. Formaban parte de la urdimbre y trama de la vida portuaria y mantenían así una estrecha relación con los guayaquileños, aun cuando nunca pisasen las cubiertas.*"^{P3/212}

El vapor "Guayas" fue el único que realizó tráfico de cabotaje fluvial durante el período de los años 1840s, pues aunque algunos historiadores mencionan otros vapores y hasta el Congreso aprobó la compra de uno para cabotaje, parecería que todos quedaron en proyecto, ya que no hay en toda la documentación procurada de ese período, que no es poca, rastros de otro vapor nacional que no sea el "Guayas".

Uno de los servicios que empezó a prestar el "Guayas" a partir de ser puesto a órdenes del Gobernador, aunque no de manera regular, fue el transporte del correo que llegaba a los dos puertos terminales de los caminos al interior: Bodegas y Boca de Naranjal. El correo se transportaba normalmente en canoa, pero cuando estaba el vapor en puerto y coincidía la llegada de la posta, la embarcaban en el "Guayas" para ser transportada.

El servicio de cabotaje que prestaba el vapor no era del todo regular, pues siendo buque de guerra, estaba sujeto a su inmediata llamada al servicio de las armas al menor indicio de peligro. Adicionalmente, se daba prioridad a los servicios que requería el Estado por sobre el que requería el comercio.

Notificaciones oficiales de la botada del vapor

El Gobernador dio cuenta al Gobierno, mediante oficio del 11 de agosto, de que el vapor se había botado al agua. Dice: "*Tengo el honor de poner en conocimiento del Supremo Gobierno, que el día 6 del presente, á las 9 de la mañana, se votó al agua el buque á vapor de guerra, con toda felicidad, y en medio de un inmenso concurso, que celebraba con las demostraciones más vivas de placer, la ejecución de una empresa que manifiesta los progresos que el Astillero del Guayas está*

haciendo en la industria y construcción naval; suceso tanto más plausible, cuanto que éste es el primer buque de vapor que se construye en la América del Sur".^{P3/222}

El Gobierno, mediante oficio del Ministro del Interior y RR. EE. al Gobernador, fechado 25 de agosto, se da por enterado que el vapor fue botado al agua: "*El Gobierno se ha impuesto con satisfacción de la muy apreciable nota de VS. en fecha del corriente señalada con el n° 96, por la cual participa VS. la felicidad de que el 6 del mismo mes, se ha votado al agua al buque de vapor construido en el Astillero de ese Puerto*".^{P3/223}

Imaginamos que en los días inmediatos a la botada, el vapor debe haber estado sometido a la terminación de detalles y afinamiento de la maquinaria. Pero entre el 6 de agosto y el 9 de octubre hay un silencio total sobre él en los documentos oficiales y la prensa.

Por correspondencia posterior (16 de octubre) del Comandante General del Distrito al Gobernador, parece que el buque permaneció al ancla y sin prestar servicio alguno, de defensa o comercial, que produjera para ayudar a mantenerlo. La autoridad sobre el buque no estaba clara, pues era un buque de guerra, pero el Comandante General del Distrito, que fungía también de Comandante General de Marina, no contaba con recursos para completar su armado en guerra o dotarlo de la tripulación adecuada. El Gobernador no lo tomaba a cargo por cuanto, al ser un buque de guerra, no estaba ya bajo su directa responsabilidad. Era vergonzoso que el vapor pasase anclado en el río, sin prestar un servicio útil.

Para confundir las cosas, en carta del 29 de septiembre Rocafuerte le dice a Flores que "*El buque de vapor estará listo para el 9 de octubre*". Estas palabras sirvieron para que, años después, algunos historiadores llegaran a la conclusión de que el buque había sido botado al agua el 9 de octubre de 1841. A lo que se refería Rocafuerte es que el buque estaría listo para ser parte de los festejos del 9 de octubre.

El 8 de octubre de 1841

Un evento que trajo mucha confusión a historiadores de fines del siglo 19 y del siglo 20, fue la entrada del vapor "Chile" de la PSNC el 8 de octubre de 1841, así como también causó confusión la proyectada pero no dada entrada del vapor "Perú" el 7 de junio. Ambas las complementaremos con detalle en el capítulo dedicado a la Pacific Steam Navigation Company, pero ahora trataremos la entrada del "Chile" en el contexto de la historia del "Guayas" y de la celebración de la fiesta de independencia de Guayaquil.

Citaremos la crónica del periódico Correo Semanal en su edición N° 3 del 17 de octubre de 1841:^{P3/224} "*Para hacer mas agradable esta víspera del 9 de octubre, apareció el vapor Chile á las seis de la tarde, doblando la punta de la isla de*

Santai, y ofreciendo el curioso espectáculo que debe ofrecer un gran bajel, que se acerca rápidamente á palo seco (sin velas), navegando contra la marea, sin descubrir el ajente que le conduce. Este buque pasó del fondeadero y dio una vuelta hasta mas allá de la planchada, á tiempo que la luz del día á penas dejaba descubrir el volumen del Chile, que volvia al ancoraje, despidiendo en su camino coetes de señales".

El "Chile" debe haber tomado un práctico en Puná, así que su comandante, el capitán Peacock, estaba enterado de que Guayaquil celebraría su aniversario de independencia al día siguiente. Adicionalmente, William Wheelwright venía abordo y, habiendo vivido algunos años en Guayaquil, sabía que el 9 de octubre era un día importante. Eso explica la entrada con paseo y disparos de fuegos artificiales que realizó el "Chile". Era una entrada espectacular que le daría buena imagen a la compañía.

Pero el "Chile" no entró para iniciar el servicio de pasajeros y carga, como han aseverado algunos historiadores; el buque entró a repararse de un accidente que había sufrido unos meses atrás. Esto lo veremos en más detalle en el capítulo respectivo.

Sin embargo, a pesar de que la reparación era de urgencia, bien podía esperar un día más y el "Chile" gustosamente pasó a formar parte de los festejos del 9 de octubre. Tal fue el entusiasmo por la llegada de este buque, que nadie notó los daños que tenía en su casco y que venía en lastre.

El 9 de octubre de 1841

Ese día se incluyó en el programa de festejos, para las 4 de la tarde, un paseo o regata amistosa entre el "Guayas" y el "Chile". Imaginamos que el anuncio se lo realizó de boca en boca, pues no había tiempo para hacer un anuncio formal.

En la mañana el Gobernador dio un discurso después del examen que se acostumbraba tomar en el colegio de niñas. En la primera parte había crítica política. veamos las partes destacadas de ese discurso: "*En el curso de veinte años hemos visto nacer, crecer y triunfar la independencia, y ¿quién de nosotros ha visto aun rayar la aurora de la libertad? (...) La esperanza mas grata de un porvenir ilustrado y liberal, la libramos sobre los talentos de catorce jóvenes de Guayaquil que están en Paris estudiando las ciencias exáctas y su aplicación á las artes y manufacturas. Ellos volverán (...) darán un vigoroso impulso á la agricultura, industria y comercio (...) construyendo máquinas y buques de vapor..."*

P3/224

Nos preguntamos, ¿cuantos de esos jóvenes habrán regresado al Ecuador?

Esa edición del Correo Semanal tiene un magnífico relato del paseo de los buques, el cual reproducimos a continuación:

"A las cuatro de la tarde se pasearon al frente de esta ciudad los dos buques de vapor, el San Vicente, construido en este astillero y el Chile de la compañía del

Pacífico. Hubo carreras de botes en el río, y la noche se pasó en el baile que dio la gobernación, el más concurrido y hermoso que se ha dado en Guayaquil.
Para nosotros lo más digno de atención que hubo en los dos días de fiestas cívicas, fue la concurrencia á la Cancha en la noche del día 8, el paseo fluvial de la tarde del 9, y el baile dado en aquella noche. ... Pero el paseo de los buques de vapor, á la hora en que todos los habitantes de Guayaquil se hallaban en las casas del malecón, y llenando todo el espacio que este ocupa desde el puente de Carrion hasta la batería de la planchada, moviéndose siempre como las olas de un mar agitado, viviendo ya al San Vicente, ya al Chile, según cada uno de estos se presentaba al frente de los espectadores, y coronados los buques que estaban en el fondeadero, de jentes que habían querido ver de más cerca los buques de vapor en su marcha, ofrecía una de las más animadas y alegres perspectivas que puede uno imaginar. Todos comparaban la grandeza del Chile con la pequeñez relativa del San Vicente; pero el patriotismo guayaquileño hacía repetir á todos: El Chile es más grande, pero el San Vicente es más bonito: El Chile andará más, tal vez, pero el San Vicente es hecho en Guayaquil, y es el primer buque de vapor que se construye en la América del Sur: el Chile no es chileno, y el San Vicente, el Guayas, es del río Guayas: viva el San Vicente: viva el Chile: viva el señor Weelright, á quien se debe la navegación por vapor en las mares del Sur. Todo esto regocijaba el alma de aquellos espectadores que viendo en el Chile el producto de la civilización europea, y en el San Vicente, las consecuencias que deben traer al nuevo mundo el comercio y las relaciones amistosas con las naciones civilizadas, contemplaban ya los que estas consecuencias serían con el tiempo, midiendo el valor de lo que deseamos conseguir por la importancia de lo conseguido ya. La hora hizo cesar aquel magnífico espectáculo, que todos sentían no fuese más duradero; pero era preciso ir á prepararse para el baile, á que nadie quería dejar de concurrir".^{p3/224} Don Julio Estrada Ycaza menciona el mismo evento en su libro "El siglo de los vapores fluviales".^{p3/225}

Al día siguiente, domingo 10, el "Chile" fue tumbado (varado) en el playón del antiguo astillero en la Tarazana, para iniciar la reparación de su casco. No fue montado en una parrilla del nuevo astillero porque no eran lo suficientemente grandes para ese buque. Su nombre aparece en el listado de buques en el puerto "en carena", en la misma edición del Correo Semanal que hemos citado.

También constan en el puerto el día 17, la goleta "Diligencia" y el vapor "Guayas".

Pero por seguir el relato del Correo Semanal nos hemos desviado un poco del relato cronológico de los hechos. Retornemos a ellos.

El informe del Gral. Wright

El 13 de octubre escribe el Gral. Wright, comandante general del Distrito de Guayaquil al presidente Flores: "*En celebración del 9 de octubre, Aniversario de la*

Independencia de este país, hemos tenido aquí grandes demostraciones de alegría en este año, que pasaban con mucho a todas las funciones que han precedido... Lo que había de particular era la llegada en esa misma tarde (del 8) del vapor inglés 'Chile', y con este acontecimiento todo el mundo vino sobre el Malecón, que me ha sorprendido ver tanta gente en este país. El día después, es decir el 9, ambos vapores, el nuestro y el inglés, levaron anclas y caminaron abajo hasta punta Gorda, y al regreso, pasaron entre todos los demás buques anclados como si fueran botes, y volaban a contra Marea; jamás he visto tanto regocijo en esta ciudad como había por estas novedades; todo el mundo parecía loco de alegría, principiando por el Sr. Rocafuerte que estaba como fuera de sí de contento. Ahora todos están con la esperanza de que V. estará aquí para el baile del primer sábado de noviembre, y nuestro buen amigo el Señor Wheelwright dice, de que el Chile estará compuesto para entonces, y le dará a V. un paseo por el río".^{P3/130}

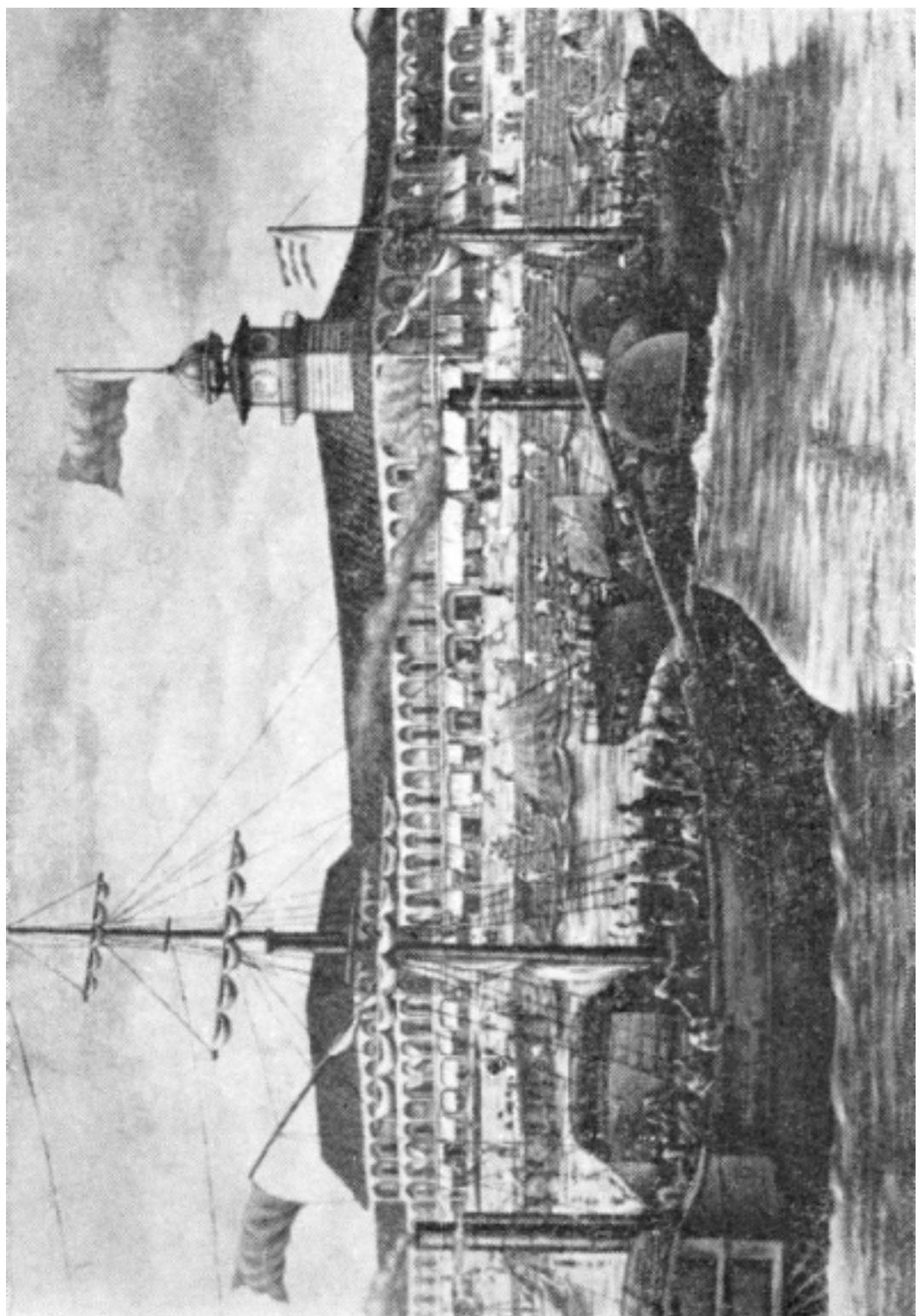
Esta carta del general Wright es notable por cuanto en su texto está muy claro que él se consideraba como ecuatoriano.

Esta carta también nos trae más preocupación por la situación con Nueva Granada, que volvía a deteriorarse por la actitud del negociador que había enviado ese Gobierno: "Nada me ha extrañado la conducta que ha observado el Sr. Cuervo volviéndose a Quito, para evitar de este modo, en todo lo que pendía de él, la entrega de los límites a nosotros, y el restablecimiento de una paz perpetua entre el Ecuador y la Nueva Granada...".

La imagen del paseo de los vapores

La pintura que se hizo del paseo o regata amistosa de los vapores es una imagen muy interesante por varias razones. Nos muestra a la izquierda al vapor "Chile" y a la derecha al vapor "Guayas". La diferencia de tamaño entre las dos naves es evidente.

De esta pintura, lo que tenemos en la actualidad son fotografías digitalizadas en blanco y negro, felizmente de alta densidad. La pintura original no sabemos si aún existe, y si es así, donde está.



Esta imagen se la ha usado desde hace algunos años en libros especializados, pero no se tenía claro de qué evento se trataba, pues las imágenes disponibles en ese entonces no eran tan nítidas y las banderas no se distinguían con claridad.

Un estudio que realizamos sobre el vapor "Guayas" en el año 2001, nos permitió identificar la imagen como del paseo de los vapores el 9 de octubre de 1841 y nos llevó a encontrar, gracias a la colaboración del historiador Efrén Avilés Pino, la fotografía digitalizada de alta densidad que vemos aquí.

A esa fotografía se agregó un dibujo a plumilla del mismo evento, el cual fue publicado, en el año 1958, en una edición de la revista "Vistazo" y fue clave para identificar el evento y su fecha, pues en el dibujo se ve claramente la bandera sobre la casa consistorial.

La pintura original debe haber estado en algún edificio público o en el colegio San Vicente, por lo que es muy posible que haya desaparecido en algún incendio. Gracias a Dios a alguien se le ocurrió tomarle una fotografía, con lo que aportó de manera insospechada a preservar un evento histórico e identificar un ícono nacional que debe ser parte, en su verdadera forma, del Escudo Nacional.

Con estas dos imágenes, la foto y el dibujo, fue posible realizar un análisis de los buques, las banderas, la ciudad y hasta de la torre del reloj en la casa del Cabildo.

El buque de la izquierda es indudablemente el vapor "Chile" de la Pacific Steam Navigation Company. Lo podemos confirmar porque contamos con una imagen oficial del "Perú", su gemelo, proveniente de una pintura que tenía la Compañía en su oficina matriz. El "Chile" no aparece completo, tal vez para no minimizar al "Guayas", y sus proporciones enfatizan sus rasgos más sobresalientes, como las ruedas laterales y sus cajas, sus chimeneas, su gran bauprés de proa y su alta borda. El buque de la derecha se parece en algo al "Guayas" de El Ecuador en Chicago, pero se ven claramente sus rasgos y se destacan cinco diferencias fundamentales: 1) No hay balancín motriz, 2) diferente toldilla de popa, 3) chimenea atrás, no adelante de las ruedas, 4) mástil hacia la proa, no hacia la popa, 5) borda bastante más baja. Estas diferencias nos dicen que se trata de dos buques distintos, lo que crea el dilema de no saber cual de las dos imágenes representa al "Guayas" original.

Sin embargo de que los buques son fácilmente identificables, es obvio que el artista ha tomado ciertas libertades para que el conjunto satisfaga su particular visión del evento. Ciertas cosas son un poco exageradas y otras son minimizadas. Una de las minimizadas es la participación ciudadana en el evento. Los relatos del Correo Semanal y del general Wright son claros en indicar que el malecón estaba abarrotado; sin embargo, el artista pintó sólo a unos cuantos espectadores.

En este aspecto ocurrió algo curioso. Cuando se comisionó una nueva pintura que conmemorara el mismo evento, se pidió al artista que fuera lo más fiel a los hechos

descritos. La nueva pintura, una vez terminada, tenía un déficit igual de espectadores. La explicación: "Es muy trabajoso pintar tanta gente".

¡Parecería que los artistas no han cambiado desde el siglo 19!

Pero justificando a los pintores, como veremos más adelante el artista de la imagen a plumilla dibujó a muy pocas personas en el Malecón y aún a bordo de los buques, por lo que presumiblemente tres artistas, en muy distintas épocas, compartían el mismo criterio.

En fin, a pesar de que nos han privado de detalles sobre la ropa de la época y las personas que espectaron el evento, el hecho de que lo tomaron en cuenta como un acto que mereció sus talentos nos da una idea de la importancia del encuentro de los buques.

A los dos artistas del siglo 19 les debemos el recuerdo histórico de un evento trascendental para el puerto de Guayaquil, así como la posibilidad de identificar la verdadera imagen del vapor "Guayas" y del "Chile", que pocos años después se convertiría en el vapor de guerra "Machala", de la Marina de Guerra del Ecuador.



Reproducción de la pintura comisionada por el Instituto de Historia Marítima para conmemorar el paseo o regata de los buques "Guayas" y "Chile" el 9 de octubre de 1841.

Esta pintura, a diferencia de la original, tiene a los dos buques completos y proporcionados de acuerdo a la perspectiva.

En la imagen se incluye la balsa guayaquileña y canoas como símbolos de la evolución de la navegación en el río Guayas.

¿Cuál es el verdadero Guayas?

Hasta que no encontremos un documento contemporáneo que nos describa el buque y sus componentes, no tendremos una certeza total sobre cual de la imágenes representa al verdadero "Guayas": La de El Ecuador en Chicago o la de la pintura.

No perdemos la esperanza de que ciertos documentos clave que no están en los archivos públicos, se encuentren en archivos privados y algún día salgan a la luz. Sin embargo, hay elementos que hacen que nos inclinemos hacia la imagen del vapor en la pintura y el dibujo a plumilla.

Uno de esos elementos es la misma fotografía de El Ecuador en Chicago, que crea tantas dudas sobre cuando fue tomada y el hecho de que si fuera la foto del "Guayas", sería prácticamente la foto más antigua tomada en el país y eso la habría convertido, desde hace mucho tiempo, en una valiosísima pieza de colección que habría sido muy bien cuidada e identificada. La indefinición de la técnica fotográfica también la hace de dudosa confiabilidad, y en este aspecto podemos decir que creeríamos un poco más en ella si alguien nos pudiera mostrar, ya sea un daguerrotipo de un buque en el agua, contemporáneo con el período en que existió el "Guayas" original, o un calotipo en papel salado, tomado en Guayaquil, que se pueda fechar entre 1852 y 1858. No sabemos de fotógrafos locales que tomaran imágenes en placas de vidrio antes de 1862, ni el uso de otras técnicas.

Otro factor que me hace dudar de esa imagen es la bandera que no se ve. Por el viento que sopla el humo de la chimenea, la bandera debería de estar flameando, pero no lo está, y examinándola detenidamente, vemos rasgos de retoque también en esa parte de la imagen, lo que nos indicaría que al procesador de la foto le interesó ocultar la bandera. Como ya hemos visto, la imagen está bastante retocada. Y otro factor más es la desaparición del balancín en las imágenes posteriores a la publicación del libro.

Por último, no debemos olvidar que la ropa de los pasajeros es contemporánea con el último tercio del siglo 19, no con los años 1840s o 1850s.

¿Por qué nos inclinamos por la imagen de la pintura?

Esencialmente, porque si reducimos a escala las medidas que nos dio el comandante del "Guayas" en 1845, que son las únicas con que contamos en un documento escrito por una persona que debe haber tenido la información correcta, y las montamos sobre la imagen de la pintura utilizando una imagen tridimensional, nos cuadra con bastante exactitud, no así con la imagen de El Ecuador en Chicago, en que las medidas no dan, especialmente el puntal.

En la página 368 veremos la comparación del buque en la pintura con la imagen tridimensional que tiene las medidas correctas. Las pequeñas faltas de coincidencia son atribuibles a la perspectiva del pintor, quien seguramente no trabajó con medidas a escala exacta.

Las primeras imágenes del vapor usadas en los escudos de la papelería oficial, las monedas acuñadas a partir de la revolución marcista y el gran sello del Estado, contienen el reparto del buque de la pintura, esto es mástil (reemplazado por un caduceo según el decreto de la Convención Nacional de 1845) hacia la proa, chimenea cercana al centro de las ruedas y caja de ruedas perfilada. El conjunto es

armónico con el vapor de la pintura, no así con la imagen de "El Ecuador en Chicago".



En la papelería del Estado, 1847



En las monedas de 1846



En el Gran Sello del Estado, 1851

Es importante anotar que no tomamos en cuenta la primera imagen del buque que apareció impresa en marzo de 1846, pues es un aparato indefinido, como vemos a continuación. Este arte fue elaborado en la imprenta del Gobierno, en Quito, por lo que no es sorprendente que los artistas tipógrafos no tuvieran idea de cómo dibujar un buque, y peor un vapor, de tal forma que lo que sí sabían dibujar, el caduceo, es el centro del dibujo. El casco parece más un edificio que un buque. Pero parecería que los artistas también sufrían de falta de proporción, pues el Chimborazo parece un cerrito sin mayor volumen.

Escudo de Armas de la República tal cual apareció en el N° 2 de El Nacional, del 23 de marzo de 1846, órgano oficial del Estado cuando el Congreso ya se había trasladado desde Cuenca a Quito. Creemos que esta es la primera imagen impresa del nuevo Escudo Nacional.



Otro factor que influye es la imagen del dibujo a plumilla. Es una copia de la pintura y el artista debe haber tenido acceso a la pintura original, pues contiene más detalles de los que se pueden ver en la foto de la pintura.

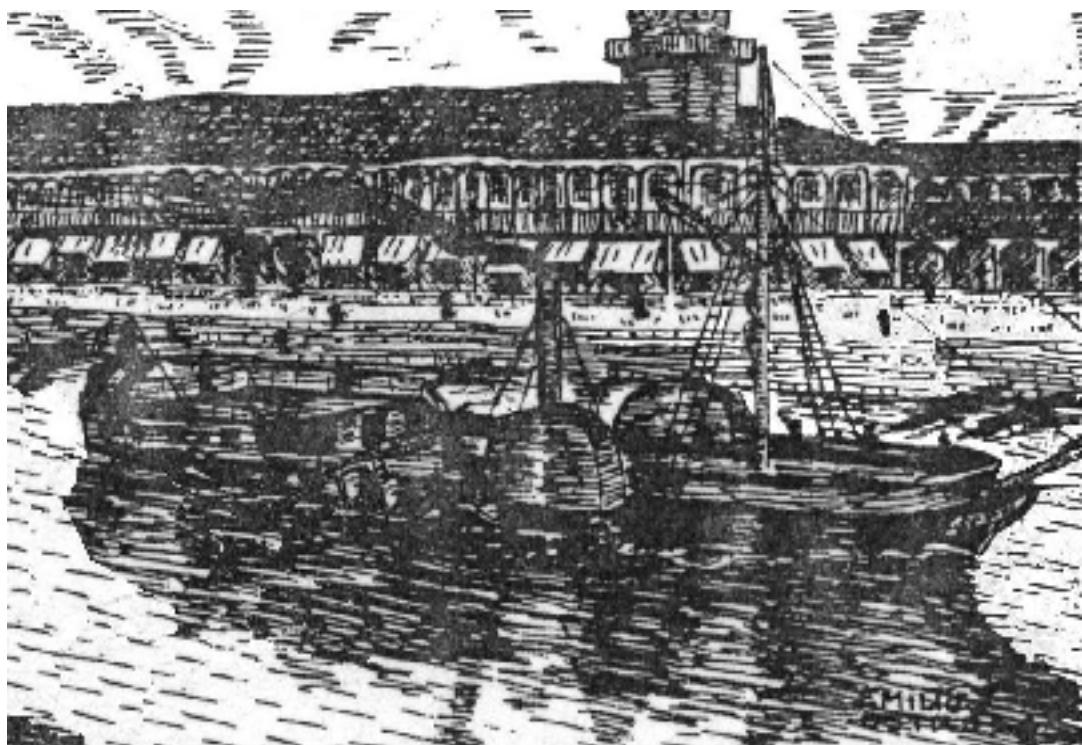
Si analizamos la imagen del "Guayas" en esta obra se aprecian mejor los detalles del vapor y en especial el de la toldilla. El artista copió fielmente la pintura pero, curiosamente, omitió la bandera de Guayaquil en el mástil del vapor, algo que sí aparece prominentemente en la pintura.

Ahora bien, el nombre del autor nos sorprendió cuando lo encontramos en el minucioso análisis de la imagen. Esto nos permite fechar el dibujo hacia mediados o fines de los años 1860s o bien entre 1895 y 1911. Sin embargo, creemos más posible la de los años 1860s, por cuanto el autor era entonces estudiante del colegio San Vicente y es muy posible que esta pintura estuviera en sus instalaciones.



Aquí vemos la imagen a plumilla de los dos vapores y podemos comprobar su similitud con la pintura. Los detalles del "Guayas" son más claros en esta imagen, como vemos abajo.

Observamos que este artista no pintó espectadores en el malecón y hay poca gente en los buques, detalle que ya mencionamos antes.



Vemos al "Guayas" ampliado y sin la intrusión de partes del "Chile".

Veamos la firma:



Pueden ustedes imaginar la sorpresa del autor cuando encontró que la firma decía "Emilio Estrada". Se trata de don Emilio Estrada Carmona, bisabuelo del autor, abuelo del historiador Julio Estrada Ycaza y ex presidente de la República, quien tenía habilidades natas como dibujante y pintor. Esta imagen llevó a descubrir las habilidades artísticas, previamente desconocidas, de ese personaje, que llegó a ganar un premio, por la pintura de un paisaje tropical ecuatoriano, en la Exposición Universal de París, en 1900.

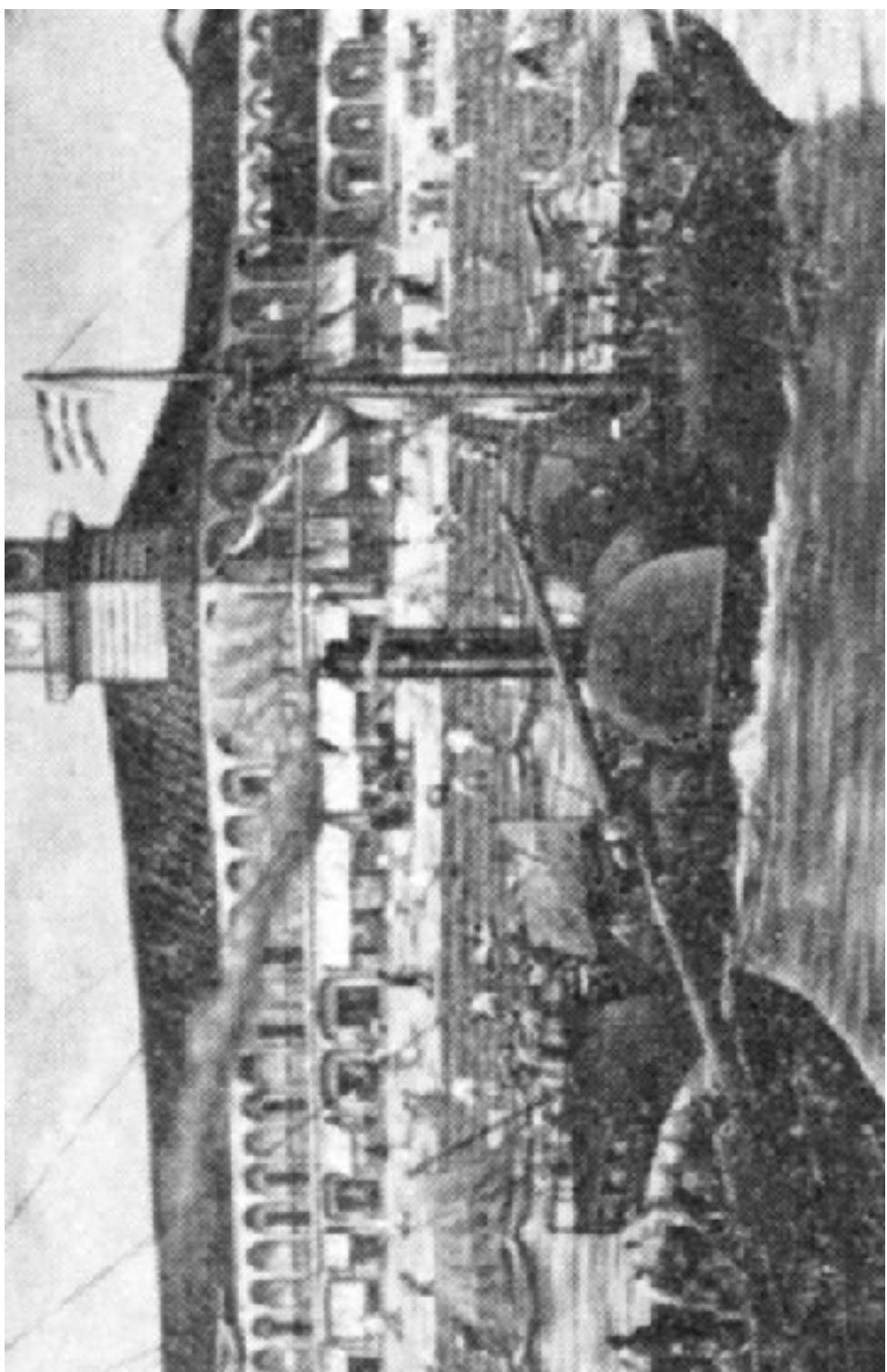
En su biografía se ubican dos períodos en los que puede haber realizado el dibujo: Durante su período de estudiante en el colegio San Vicente, que se dio en los años 1860s, o después del triunfo de la revolución liberal, en 1895, hasta su muerte en 1911, durante los períodos en que fue gobernador del Guayas.

Hemos dado al lector elementos de juicio para que forme su propio criterio sobre la identidad del vapor "Guayas". Ahora le presentaremos nuestra conclusión.

La verdadera imagen que creemos tiene el 1º "Guayas"

Hemos visto varios elementos de juicio sobre las dos imágenes del vapor, tanto la de El Ecuador en Chicago como la de la foto de la pintura y su derivada, dibujada en plumilla. Si bien la de El Ecuador en Chicago es bastante clara, la foto de la pintura no lo es, pudiéndose inclusive ver algunos detalles más en el dibujo a plumilla. Sin embargo, la foto de la pintura cuadra muy bien con las medidas del buque dadas por su comandante, no así la de El Ecuador en Chicago que tiene, en el puntal, la diferencia más notable de medidas.

Con esto en mente, buscamos un dibujante que nos ayudara a darle una imagen más concreta al buque de la pintura, con el fin de poder comparar más claramente las medidas y ver mejor su silueta. Tratamos con algunos arquitectos, pero ninguno se compenetraba con el buque para entender sus secretos, hasta que pudimos localizar



al Arq. Luis Ramírez Obando, quien había dibujado, hace casi treinta años y bajo la dirección de don Clemente Yerovi Indaburu, los vapores de la Empresa de Vapores Indaburu que aparecen en el libro "El siglo de los vapores fluviales".

Con el arquitecto Ramírez empezamos a trabajar dibujos que nacían de la pintura y del dibujo a plumilla. Se los comparaba y luego se procedía a mejorar y afinar detalles. Luego de varios dibujos realizados en trabajo concienzudo por casi cinco meses, entró a colaborar su hijo, también arquitecto y del mismo nombre, quien tomó el trabajo manual de dibujo y lo transfirió a una perspectiva tridimensional digitalizada. Esta perspectiva se la imprimió en una lámina transparente con el buque en la misma posición que tenía la imagen de la pintura y, al colocarla encima, coincidió de una manera asombrosa. Si tomamos en cuenta que el dibujo lleva las medidas del buque, hasta donde las tenemos según su comandante, esa coincidencia nos confirmaría de que se trata del 1º vapor "Guayas". Aún así, luego de esa comparación, se siguió trabajando en detalles que no habían tenido coincidencias totalmente satisfactorias, como la proa, el alto y largo de la toldilla, la ubicación exacta del mástil y de la chimenea. Por supuesto, no se dejó de considerar que el artista de la pintura se puede haber tomado ciertas libertades con el "Guayas" como se las tomó con el "Chile", para enfatizar ciertas características.

Tomado en cuenta este factor, las coincidencias con el dibujo a escala son muy satisfactorias, al punto que parecería que el artista no se tomó muchas libertades con el "Guayas".

Otro factor importante que condujo a mucho análisis y discusión fue la unidad de medida usada en la construcción del buque y aún la medida para determinar su capacidad de carga.

En esta discusión participaron con el autor los arquitectos Ramírez, padre e hijo, y el Sr. Arturo Santander Monroy, quien con sus amplios conocimientos de construcción naval colonial, nos pudo guiar en la discusión y esclarecer dudas.

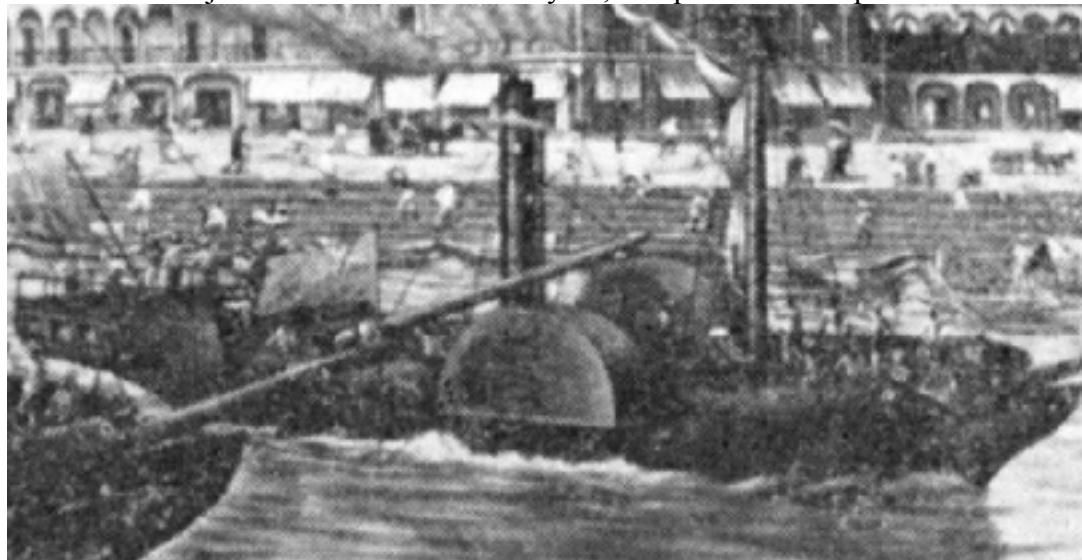
Si los fabricantes de la maquinaria dieron medidas para la construcción del casco, éstas deben haber estado tácitamente en medida inglesa, o sea pié inglés de 12 pulgadas, pues esa era la unidad de norma en los EE. UU.

Al llegar las medidas al Ecuador y dar la orden de construcción del casco, los ejecutores fueron los maestros carpinteros de ribera, quienes por generaciones trabajaron bajo las normas de las Ordenanzas de la Armada Naval del Reino de España. La unidad de medida era el pié castellano, pero ese pié era distinto al inglés y su equivalencia es de $10\frac{15}{16}$ pulgadas, o sea $1\frac{1}{16}$ pulgada menos que el inglés.

En un buque de 95 pies de eslora, el uso de la una o la otra medida da una diferencia considerable en cuanto al largo total, no así en el puntal, la altura del espacio de carga entre el piso del casco y la cubierta principal, que gracias a Dios

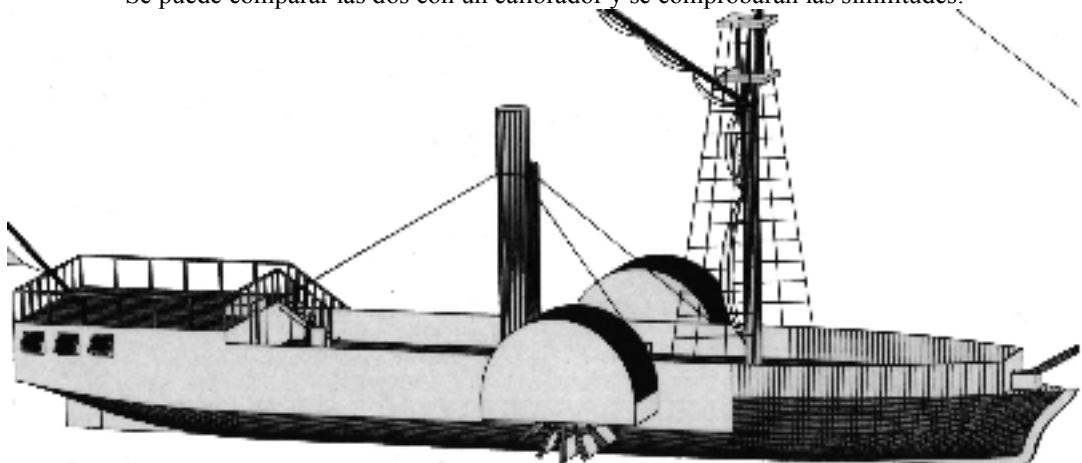
no era mayor. Esto permitiría el encaje de la máquina y la caldera, sin problemas, dentro del espacio de carga, pero eso también nos explica el por qué en la reconstrucción del buque nos encontramos con un espacio muy justo entre la chimenea y la máquina. Felizmente el espacio fue manejable y la maquinaria encajó bien.

Veamos el dibujo tridimensional del "Guayas", comparado con la pintura:



Arriba la imagen de la pintura ampliada para ver sólo el vapor "Guayas". Abajo el dibujo tridimensional basado en la imagen superior pero con las medidas del vapor aplicadas al dibujo: 95' de eslora, 90' de quilla limpia, 18' 4" de manga y 5' de puntal en la bodega. La toldilla tiene 5'.

Se puede comparar las dos con un calibrador y se comprobarán las similitudes.



Este dibujo tridimensional nos sirvió para comparar las medidas del casco con el dibujo y la pintura, dándose suficientes coincidencias para ameritar que continuara

la experimentación y la definición de las medidas de varios elementos, como la toldilla, la chimenea y el mástil, así como la forma del casco.

El de la medidas era un dilema que no se podía ignorar. Sin embargo de las diferencias que pudieron haber entre las medidas inglesas y españolas, el buque se mantuvo proporcionado y como agradable sorpresa, el elemento clave del conjunto, la hipótesis de la máquina de palanca lateral o "saltamontes", encajó muy bien en el casco, dentro del espacio asignado a la máquina. Igual pasó con la caldera y con la chimenea. Los otros tipos de máquinas no habrían encajado tan bien.

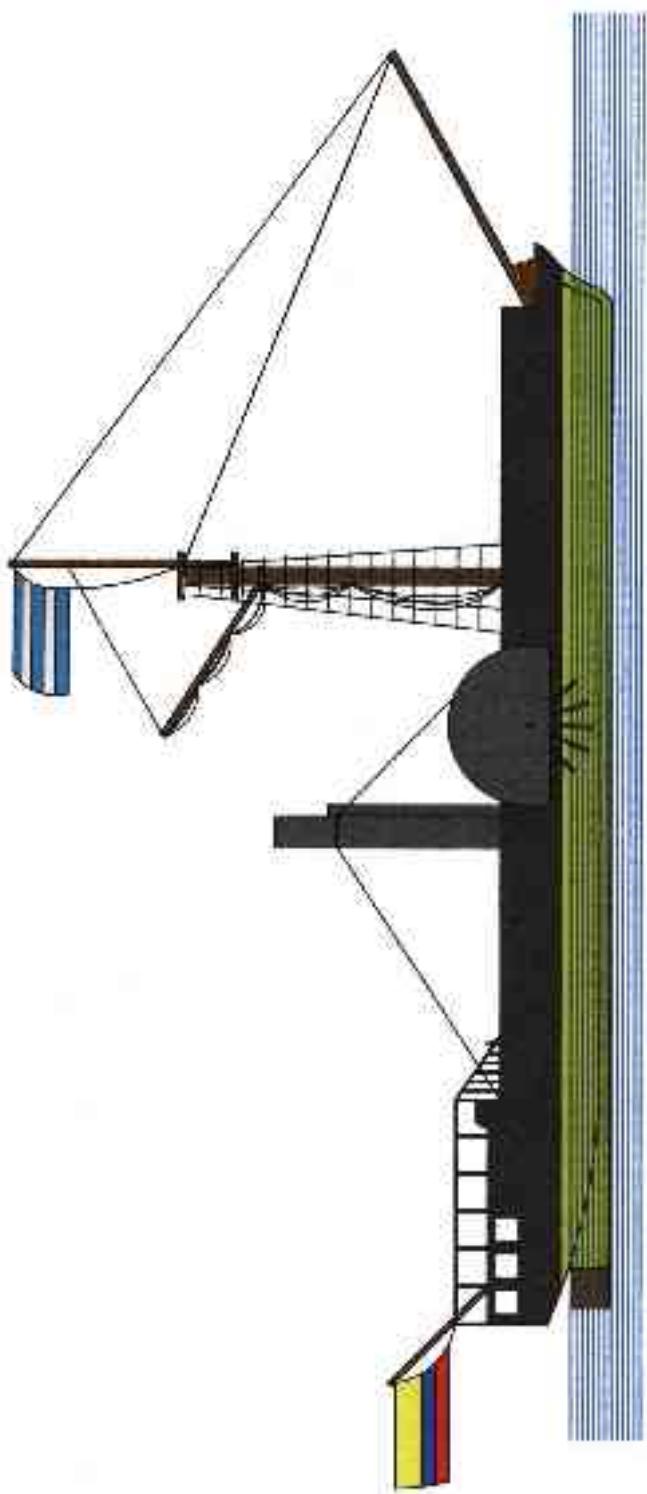
Esto nos confirmó satisfactoriamente que el tipo de máquina usado en el vapor era el "saltamontes", que se ubica muy bien en el espacio entre la chimenea y el eje de las ruedas laterales. Para nosotros no queda duda de que el buque a vapor "Guayas" es el que figura en la pintura y el dibujo a plumilla, el que se ha reproducido con medidas y en varias láminas detalladas por parte de los arquitectos Ramírez, las que veremos más adelante.

Llegar al punto en que estamos en relación a la imagen que debe haber tenido el vapor "Guayas" original no ha sido una tarea fácil, pues muchos factores han influido en el camino seguido para llegar a las conclusiones que se presentan aquí.

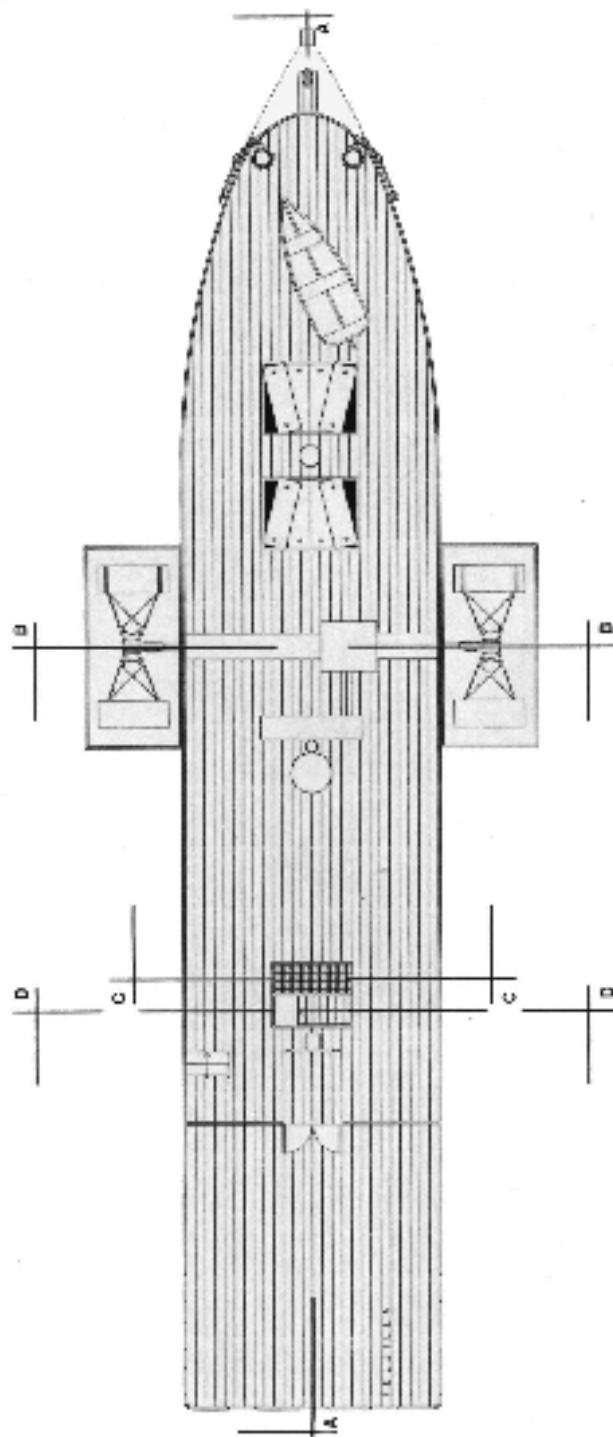
Uno de los factores contrarios es el prejuicio que crea la publicación de la foto en El Ecuador en Chicago. Muchas personas le asignan un grado de credibilidad que no está justificado por lo demostrado en las investigaciones que ya se han mencionado. A pesar de los razonamientos y las pruebas presentadas, para algunas personas se les hace difícil alejarse de lo conocido y aceptado.

Con ello se menosprecia el valor histórico de la pintura desaparecida, pero de la cual quedó una fotografía que, por su calidad, bien puede haber sido tomada el siglo 19. Más aún, se menosprecia el dibujo a plumilla que ratifica el conjunto de la pintura y da detalles del buque que no se pueden ver en la foto de la pintura, lo que es indicio de que el autor del dibujo a plumilla tuvo acceso a la pintura original para plasmar en su obra los detalles que la pintura sí daba.

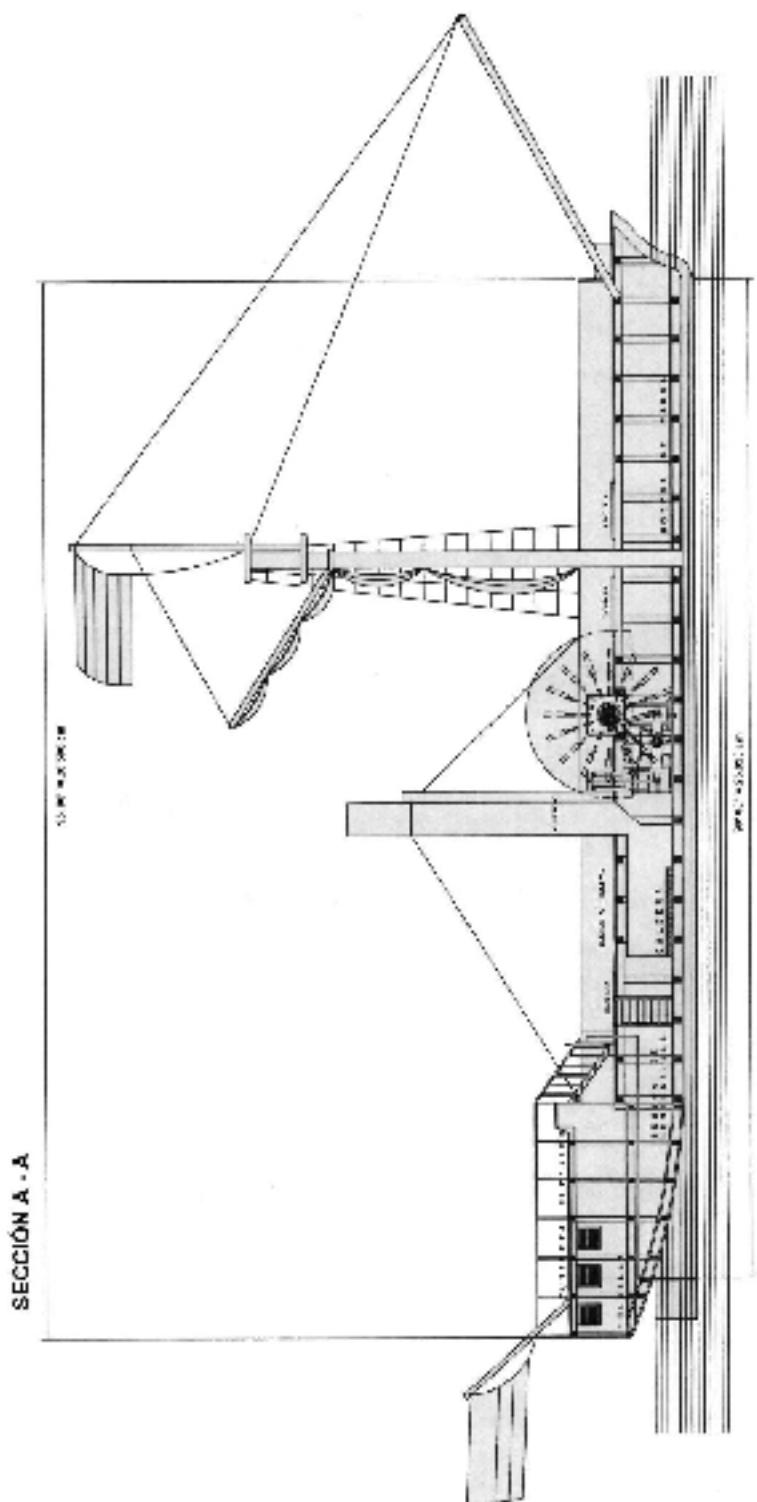
Tomando como premisa la validez de la pintura y el dibujo, se aceptó la imagen del buque contenida en ellas como la verdadera del vapor "Guayas" original y en base a ello se procedió a desarrollar su identidad técnicamente.



Veamos la planta de la cubierta principal del buque:



En esta planta se marcan los cortes que usaremos para ver el interior.



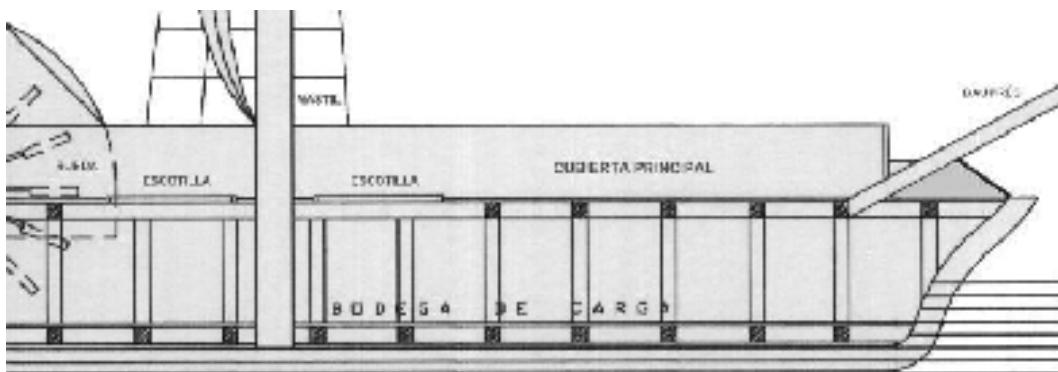
Veamos algunos datos técnicos del buque.

La capacidad de carga del vapor "Guayas"

Si bien el gobernador Rocafuerte informó que el buque era de 100 toneladas, esta definición es realmente vaga, pues no sabemos a qué tipo de medida se refería, ni qué método utilizaron para hacer el arqueo. Del diseño del buque que tenemos nos sale un tonelaje bruto menor al que indica Rocafuerte, pero no se lo fija por falta de un estándar claro sobre el arqueo original del buque.

Sin embargo, lo práctico de preguntar es, ¿qué capacidad de carga tenía el buque? La respuesta la encontramos en una carta del colector de rentas de Babahoyo al Gobernador, en la cual le consulta si se debe o no cobrar los derechos de puerto al vapor "Guayas", pues si bien los vapores estaban exentos de todo derecho por decreto del poder ejecutivo, ese buque cargaba el equivalente a *"tres a cuatro canoas de pieza"* BMG/AH T. 329 F. 234 en P4/306 y el colector se preocupó que lo hicieran responsables por esos montos.

El problema con esta información es que tampoco las canoas de pieza eran estándar y las había desde unos pocos hasta alrededor de 60 quintales de capacidad las más grandes, y como capacidad extraordinaria, pueden haber llegado hasta 70 quintales de a 100 libras.



El espacio de carga delantero estaba entre el mamparo frente a la máquina y la proa e incluía el área alrededor del mástil.

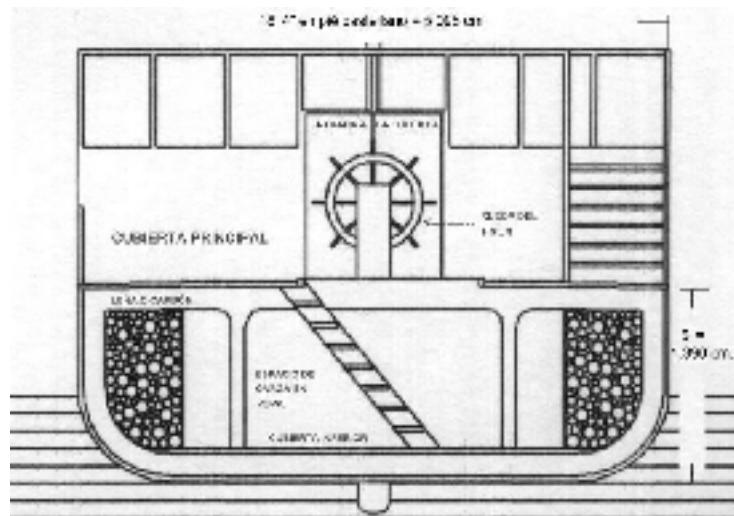
De este espacio una parte debe haber estado destinada al servicio del personal de marineros.

Utilizando la cifra tope de 60 quintales, el vapor cargaría aproximadamente 240 quintales, o sea 24.000 libras o 12 toneladas inglesas, lo que es poco para un arqueo de 100 toneladas brutas (GWT), menos de la octava parte.

Aquí debemos de anotar que en "El Puerto de Guayaquil 2", págs. 235 y 236, don Julio Estrada Ycaza menciona como la capacidad de una canoa de pieza, la de 600 quintales, pero creemos que se confundió con una chata, pues no hay manera que una canoa de pieza llegue a esa capacidad de carga. Otra posibilidad es que haya un

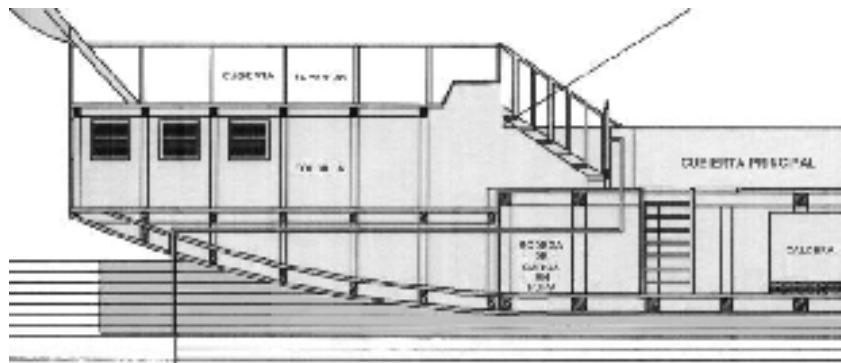
error de tipeo y la verdadera capacidad sea de 60 quintales, o sea un cero menos, que es lo que hemos calculado luego de investigar el tema.

La capacidad de carga del buque le permitía tomar fletes de las casas comerciales de Guayaquil hacia los puertos fluviales y viceversa, pero a modo de oportunidad, por la irregularidad del servicio. Fueron cortos los períodos en que el buque mantuvo un servicio regular.



En el corte seccional D-D del casco, el espacio de carga de la parte trasera se ubicaba entre la escalera de la escotilla de popa y la popa misma. En ese espacio había una capacidad limitada de carga por la línea ascendente de la popa del buque. Ese espacio posiblemente se usaba para combustible, ya sea leña o carbón, así como para equipaje de los eventuales pasajeros. Por el pequeño espacio no creemos que se usara para carga comercial.

El buque también transportaba pasajeros, con las mismas condiciones de irregularidad, pero quienes tenían la suerte de encontrar al vapor en puerto aseguraban un viaje cómodo, rápido y novedoso.



Los pasajeros se transportaban en la toldilla. Aquí se aprecia el reducido espacio de carga en popa

El vapor dio trabajo relativamente estable a su tripulación e irregular a aquellas personas que lo atendían en los puertos donde llegaba.

Su aporte al progreso fue importante, aunque la aplicación de la navegación fluvial a vapor tomó algunos años en desarrollarse por la falta de capital de inversión en el país. En ese sentido, el vapor "Guayas" estuvo adelantado a su tiempo con casi 20 años.

El fracaso de la empresa del vapor había dejado temor en los capitalistas y si no hubiera sido por la intervención del Estado, es muy posible que el vapor ni siquiera se hubiera botado al agua. Si el Gobierno no lo hubiera comprado, es posible que Luzarraga hubiera hecho el esfuerzo de botarlo, pero sólo para venderlo en Perú o Nueva Granada, pues siendo un comerciante muy apegado a la realidad, habría determinado rápidamente que su operación comercial no era rentable por su configuración y capacidad de carga. Ciñéndose a esta realidad es que luego el diseño de los vapores fluviales que recorrieron el Guayas y sus afluentes fue muy distinto. Esto me hace sospechar que el buque de El Ecuador en Chicago, de diseño parecido al "Guayas", fue el experimento comercial fracasado de empresarios navieros (el "Bolívar" ya mencionado), que determinó el futuro diseño de los vapores fluviales, y esto lo ubicaría en los comienzos de los años 1860s.

El casco del "Guayas", debemos recordar, era muy posiblemente de un diseño ideado para la Bahía del Chesapeake, el que, con mayor puntal, fue luego aplicado a los grandes lagos de los EE. UU. y Canadá.

Las medidas del "Guayas" no mienten, un buque con un puntal de 5 pies es un buque para navegar en aguas protegidas, no para mar abierto, por eso era adecuado para tráfico fluvial pero no para salir más allá del golfo de Guayaquil.

El tiempo de navegación a los puertos fluviales

Según don Julio Estrada Ycaza, "El recorrido Guayaquil-Babahoyo representaba poco más de 100 millas marinas de ida y vuelta. La subida, siempre con marea a favor en verano, tomaba de 6 a 8 horas, según las 'apegadas' o estaciones intermedias para tomar pasajeros, descargar mercadería, o tomar leña. El retorno no tomaba menos tiempo. Con las lluvias, el viaje de subida tomaba más tiempo por la fuerte correntada, pero ésta servía para acortar la duración de la bajada".
P3/213

El tiempo de navegación hasta puerto de Bola o Boca de Naranjal tomaba unas tres horas, dependiendo de la corriente del río. Cuando el buque estaba prestando servicio regular, la mercadería esperaba en el puerto, pero cuando no, había que avisar a Naranjal para que bajaran la mercadería, que no podía quedar en el embarcadero por falta de seguridad. En esa época, el río de Naranjal era navegable, pero no para buques grandes, sino para canoas, botes, balsas y chatas. El embarcadero se encontraba en donde el río desemboca en el río Guayas.^{P3/214}

El combustible para la caldera

En el transcurso de esta historia veremos como se usaba en el vapor la leña y, cuando estaba disponible, el carbón mineral.

Debemos recordar que la falta de carbón mineral fue uno de los argumentos que usó el Gral. Stagg cuando se opuso a la compra del vapor. Tenía razón, pues en el Ecuador no existían (ni existen) depósitos de ese mineral y la técnica exigía su uso por la superior capacidad calorífica de ese mineral, necesaria en los primeros tiempos para levantar presión de vapor en calderas ineficientes.

Sin embargo y apegándonos a la realidad del medio, contabamos con una madera excelente por sus características: El algarrobo. Este árbol del bosque tropical seco, era ideal como combustible, pues su madera era relativamente seca y dura, lo que le daba una capacidad calorífica superior a otras maderas. También tenía una combustión más limpia, lo que era beneficioso para la caldera.

Como alternativa, cuando el vapor estaba en otros puertos del estuario sur del Guayas y aún en la costa, se utilizaba el mangle, madera abundante pero generalmente provista de alto grado de humedad, y por tanto con menor poder calorífico y alta producción de humo.^{P3/215 y 216}

El abastecimiento en Babahoyo lo hacían de cualquiera de las maderas que se encontraran en el camino o en ese puerto.

El uso de leña para los vapores se fue haciendo cada vez más cara con el paso del tiempo, por la tala sin reposición de los bosques naturales que servían de abasto.

El carbón mineral era combustible de lujo para el vaporcito "Guayas" y solamente era usado cuando, por alguna razón especial, se lo importaba. Uno de esos casos se daba cuando se percibía amenaza de invasión del Perú; entonces se compraba carbón para que la máquina tuviera mejor rendimiento. En efecto, la caldera levantaba más presión y en menor tiempo con carbón mineral, y aunque su consumo relativo era menor por su mejor calidad, su costo era muy superior a la leña provista localmente. Por ello, cuando había carbón en los depósitos, se lo usaba muy discriminadamente y, después de pasada la amenaza, se buscaba venderlo, en vez de usarlo en el vapor nacional.

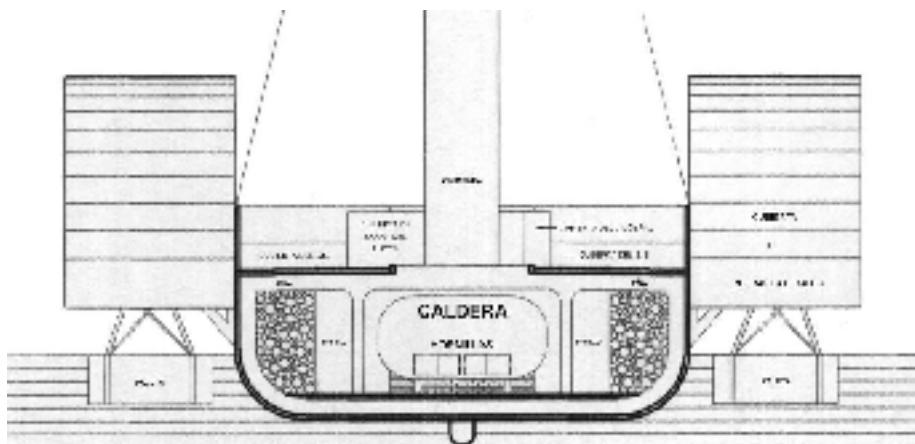
El consumo de combustible en el vapor era considerable, al punto de que su espacio de carga destinado a la leña no era suficiente para viajes muy largos. El combustible le alcanzaba para ir y regresar de Babahoyo, pero no si se tenía que destinar a un punto más lejano, como por ejemplo hasta la isla de Santa Clara, que requería reabastecimiento en Puná. La salida del vapor a la costa implicaba una operación logística bien planificada, pues era necesario tener listos puntos de reabastecimiento de leña en algunos lugares de la costa.

El trabajo de los fogoneros no era sencillo, pues como se utilizaba leña distinta todo el tiempo, debían trabajar con mucho cuidado para asegurar que se produjera el

suficiente calor para generar el vapor requerido por la máquina, mientras trataban de ahorrar la leña abasteciendo sólo lo necesario. Cada pieza de leña era denominada "tuco".

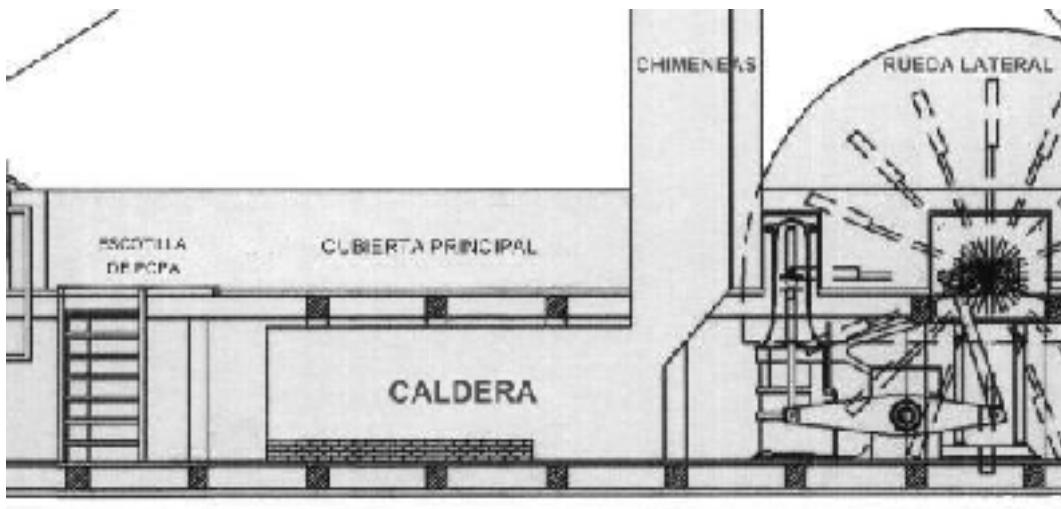
La caldera del "Guayas"

Si bien no tenemos las características de la caldera del "Guayas", por información de su comandante sí tenemos información básica. El buque tenía una sola caldera calentada por dos hornillas y abastecida por agua del río. El comandante, al reportar que la caldera tenía 9 pulgadas de presión, nos comunicó que la máquina del vapor era de "baja presión". Esto era una ventaja para un buque que navegaba en agua con alto contenido de sólidos suspendidos, pues el motor de baja presión contaba con un condensador que permitía reusar el agua condensada (y por tanto libre de sólidos) del vapor, reintroduciéndola a la caldera y disminuyendo así el contenido de sólidos suspendidos. Los sólidos concentrados eran eliminados por una válvula especial.^{P3/217 y 218} La introducción de los tucos de leña al fogón causaba que, al abrir la puerta, se diera una importante baja de temperatura por ingreso del aire frío, afectando así la producción de vapor. Las dos hornillas (o fogones) permitían introducir los tucos de leña sin causar una grave baja de temperatura, pues se abría solamente la puerta de una, alternando con la otra, lo que disminuía el efecto de pérdida de calor.



Vemos el corte seccional C-C del casco al nivel del frente de la caldera. Se aprecian las puertas de las dos hornillas. Los espacios laterales servían para almacenar el combustible, ya sea leña o carbón.

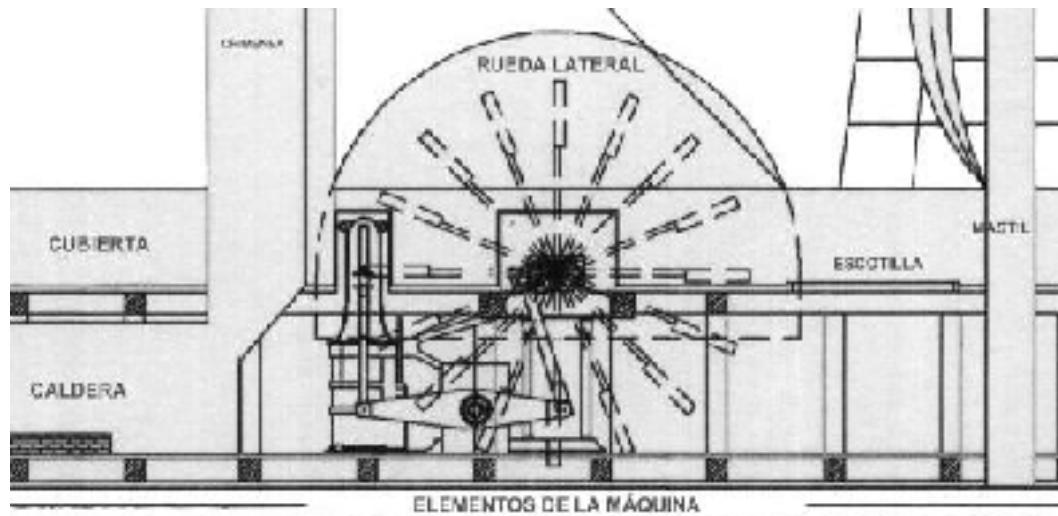
Los túneles de los lados, en los extremos, servían para almacenar la leña y en la parte más cercana a la caldera, para la circulación de los fogoneros y maquinistas. La siguiente imagen, del corte A-A, nos permite apreciar el reducido espacio en altura, apenas 5 pies, que había para la caldera.



En el corte longitudinal A-A se puede ver el espacio que ocupaba la caldera.

La máquina del "Guayas"

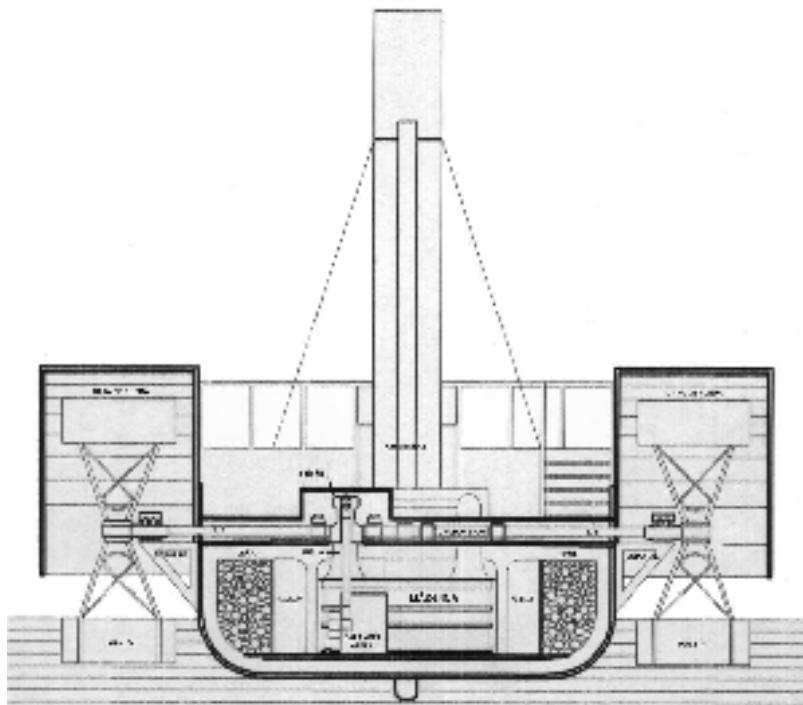
Tampoco tenemos las características de la máquina propulsora del vapor, pero varios indicios nos llevan a la conclusión de que se trataba de una máquina de palanca lateral, también conocida como "saltamontes". La única máquina propulsaba las dos ruedas, que estaban fijadas al mismo eje.



Esta vista, del corte A-A, nos permite ver el espacio longitudinal que ocupaba la máquina en el casco. La ubicación del eje de las ruedas sobre la cubierta principal es clave.

El buque no tenía la capacidad de dar reversa de manera automática, por lo que se debía detener totalmente la marcha de la máquina para que manualmente se reverse el movimiento del cigüeñal. Esta era una operación delicada y peligrosa.

En esa época los fabricantes aún se encontraban en fase experimental de mejoras en las máquinas iniciales de Watt y Boulton. Para 1840 se utilizaban en Estados Unidos cinco tipos definidos de máquinas: 1) La inclinada, en que el cilindro y el pistón se movían con la dirección que tuviera el cigüeñal; 2) La de cabezote cruzado o guillotina, que tenía un elemento que subía y bajaba tal cual una guillotina, conectando el cigüeñal con el pistón por medio de elementos a los lados del cabezote; 3) La de viga caminante o balancín, que tenía un elemento en forma de balanza que conectaba en sus extremos el pistón con el cigüeñal; 4) La de palanca lateral o saltamontes, que conectaba el pistón con el cigüeñal por la palanca ubicada en un costado; y, 5) El horizontal. De estas máquinas, las más pequeñas o más bien las que se prestaban a producirse en pequeño tamaño, eran la inclinada y el saltamontes. En Baltimore, origen de la máquina, se perfeccionó el saltamontes en 1832 y, hasta donde sabemos, no se trabajó con la inclinada. Siendo el "Guayas" un buque pequeño para los que se acostumbraba construir (mínimo 130 pies), no sorprende que se le fabricara un saltamontes adecuado a su tamaño. Las máquinas de guillotina y de balancín eran aplicadas a buques de mayor tamaño.



Esta vista, del corte B-B, nos muestra el espacio ocupado por la máquina en la manga, que daba lugar a los corredores laterales para circulación y almacenamiento de leña o carbón.

Si bien la imagen de El Ecuador en Chicago cuenta con una máquina de balancín, creemos que ese buque media casi 105 pies de eslora, de acuerdo al cálculo que

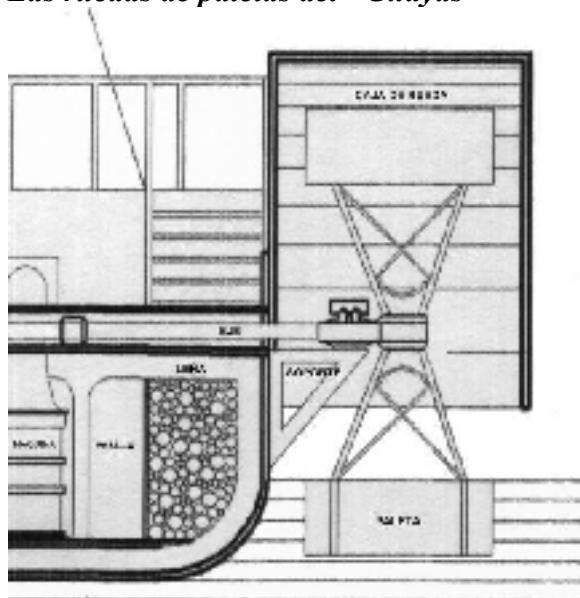
hicimos, utilizando $5 \frac{1}{2}$ pies (ingleses) como la altura media de las personas de abordo y aplicando esa escala a la eslora. Ya hemos visto que era ineficiente como mercante, pues el espacio libre para carga está limitado a uno pequeño en la proa, y si bien teóricamente se podría usar también la popa, no hay espacio libre para la introducción de carga. La máquina y la caldera ocupaban espacio valioso.

La imagen en la pintura y el dibujo que creemos que es el verdadero "Guayas" original, no tiene ni balancín ni guillotina, por lo que su motor debe ser un "saltamontes" ya que el inclinado o el horizontal no se utilizaba en Baltimore.

Los buques pequeños equipados con motores compactos como el saltamontes o el inclinado tenían mayor espacio libre para carga y eran más apropiados para trabajo mercante. Sólo en buques más grandes no importaba el espacio ocupado por los equipos relacionados con las estructuras de las guillotinas o balancines, pero aún así, como el caso del "Elizabeth", buque de más de mil toneladas fabricado en Baltimore en 1846, se usaron dos "saltamontes" relativamente compactos para darle al buque más capacidad cúbica y de carga.

Como nota interesante, los vapores fluviales que trabajaron en el río Guayas a partir de los traídos por Elisha Lee de la fábrica de Pusey & Jones Company, tenían una variedad muy eficiente de motores inclinados, que se convirtieron en la especialidad de los astilleros del Delaware, donde aplicaban técnicas distintas a las de la Bahía de Chesapeake. Esta aplicación "regional" de técnicas es lo que nos induce a considerar exclusivamente las de la Bahía de Chesapeake cuando estudiamos el primer "Guayas".

Las ruedas de paletas del "Guayas"



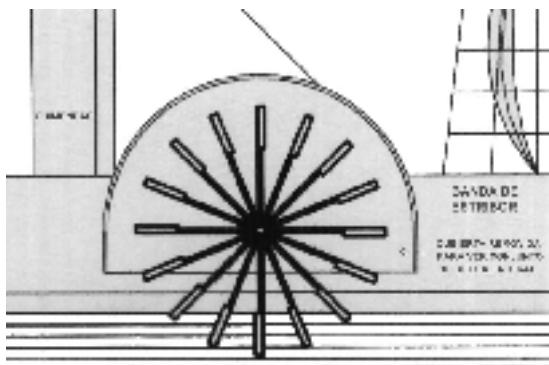
El "Guayas", como todos los vapores de su tipo en esa época, tenía ruedas de paletas fijas. La clave de la eficiencia de las paletas era la profundidad hasta la que se sumergían y el ángulo de entrada y salida del agua. El "Guayas", al tener una sola máquina, tenía las dos ruedas funcionando por igual, pues estaban conectadas por el mismo eje. Esto le daba una desventaja en mar grueso, pues al escorar el buque se introducía en el agua una de las ruedas más que la otra, empujando el buque hacia la banda contraria, forzando así al pobre timonel a tener

que estar permanentemente compensando con el timón el efecto de las ruedas.^{P3/219}
La sobrecarga o poca carga también tenían su efecto, pues al entrar más o menos la rueda al agua, las paletas entrantes y salientes tenían un efecto de levantar la proa y clavar la popa en mayor o menor grado.

El río tenía mucha cantidad de objetos flotantes, desde lechuguines hasta troncos de árboles, por lo que las paletas de madera tendían a sufrir daños cuando impactaban un obstáculo grande.^{P3/220}

El vapor llevaba siempre paletas de repuesto, con el fin de reemplazar las que se rompián al impactar con troncos, ramas u otros objetos flotantes.^{P3/221}

Rara vez se encontraba un obstáculo que dañara la estructura de las ruedas y el "Guayas" no registra eventos en este sentido.



Vista de la rueda lateral de estibor, sin la cubierta para apreciar su apariencia.

Al terminar esta exposición sobre el diseño que creemos tenía el "Guayas", continuamos con el hilo de la historia.

Armar en guerra el vapor "Guayas"

Como resultado de la incrementada tensión con la Nueva Granada y también por temor a un intento de invasión del Perú, pues los problemas con Bolivia se habían reanudado, el vapor "Guayas" debía ponerse en estado de guerra. El Comandante General del Distrito de Guayaquil escribe al Gobernador el 16 de octubre, indicándole que: "*Debiendo ponerse el Vapor Guayas en perfecto estado de guerra, y siendo ya tiempo de proceder a montar su artillería y atender a su completo armamento, se hace indispensable proveer este buque de alguna parte de la tripulación que debe dotarlo, sin cuyo auxilio no será posible adelantar nada, en su apresto y arreglo interior: en tal concepto, espero se sirva VS. librar la respectiva orden, para que por la Tesorería, se pongan a disposición del Comandante del expresado bajel, diez onzas de oro para el enganche de otros tantos marineros por el término de un año, y cuyos contratos presentará en la Tesorería, dicho Comandante*".^{P3/133}

El "Guayas" participa en la defensa del puerto

Esta observación y pedido del Gral. Wright no pudo ser más oportuno. El 29 de octubre le informaba Wright al presidente Flores, entre otros asuntos relacionados con la defensa de Guayaquil: *"En el momento que supe que la Fragata 'Chile' había llegado a Puná, he puesto nuestro vapor pegadito con la Diligencia bajo la batería de la Planchada, embarcando todas las noches una Compañía del Num. 1º a bordo; pues, no quiero que a nuestros buques quepa la misma suerte que a los del General Sta. Cruz, que fueron sacados del Callao en plena paz; tal es la confianza que me inspiran los chilenos."*

He dado orden también a la Capitanía del Puerto y a los Prácticos para que ningún buque de guerra extranjero pueda pasar de las Cruces para arriba, con arreglo a la disposición del Gobierno de ahora cuatro años y que V. puede ver publicada en el Num. 4º del Correo Semanal de Guayaquil. En vista de esto Mr. Cope me ha dicho de que el Gobierno debe mandar de que ningún buque de guerra extranjero pase de Puná durante las presentes circunstancias y de que los ingleses y franceses en este caso estarán prontos no solamente a conformarse con esta disposición, sino también a impedir que ningún buque de guerra extranjero de otra nación, entre en la Ría de Puná para acá, y de que él hará todo lo posible para traer un buque de guerra inglés a Puná con este mismo objeto. ^{P3/139}

Ya vimos sobre estas medidas en la parte sobre la defensa del puerto, pero la participación del "Guayas", con la tripulación incompleta o recién embarcada, sería su primera acción como buque de guerra. Por el corto tiempo entre la orden de ponerlo en estado de guerra, el 16 de octubre, y esta acción, el 29, apenas 13 días, no creemos que estuviera bien artillado.

Diario de navegación a instalar el faro de El Muerto y las boyas de balsa

Luego de esta carta tenemos otro período de silencio hasta el 20 de noviembre, en que el "Guayas" inicia una misión para la instalación de la farola de El Muerto. El diario de navegación es uno de los pocos que han sobrevivido al tiempo y es digno de citarlo en su totalidad. La transcripción no es muy buena, así que me tomaré la libertad de introducir en el texto correcciones de lo que está mal y completar lo que obviamente falte. Por ello la cita no estará en cursivas: ^{P3/226}

"DIARIO DE NAVEGACIÓN QUE HACE EL VAPOR DE GUERRA GUAYAS, del Puerto de Guayaquil a la Isla del Muerto, principiendo desde el día sábado 20, a las 10 de la mañana del mes de noviembre de 1841.

Día sábado 20 al domingo 21 del mes de noviembre de 1841.

Se emplearon los Ingenieros en alistar la máquina; a las siete de la mañana se prendieron las hornillas con la leña que estaba a bordo; a las 10 y 25 se empezó con tucos de mangle; a las 11 y ½ se gastaron 57 tucos y teníamos 9 pulgadas de vapor. Sin más novedad hasta las 12.

Día domingo 21 a lunes 22.

Permanecimos fondeados hasta las 12 y $\frac{1}{2}$ que tuvimos la vista en dirección al Muerto llevando una balsa al remolque cargada de madera.

Seguimos sin más novedad hasta las 2 de la tarde que mandó el Comandante un guardia marina tumbar los tucos que se encendieron en una hora en las hornillas, el cual entregó la cuenta de haberse consumido, de las 2 a las 3 de la tarde, 22 tucos en la hornilla de estribor y 19 en la de babor. Seguimos navegando hasta las 6 h. 35 de la tarde que fondeamos en Puná; a esa misma hora fue el bote a tierra con el Comdte. y un guardia marina, en donde mandó el Sr. Comandante al guardia marina que llevasen a bordo 400 rajas de leña pertenecientes al Sr. Manuel Pérez; a las 10 de la noche se embarcó el Comndte. y a esa misma hora se levó ancla y estuvimos navegando hasta las 11 y $\frac{1}{2}$ de la noche que se paró la máquina en Punta Española para poner en tierra al Sr. Cónsul Inglés, el que lleva un oficio para 'que el Cmndte. de la goleta de guerra "Diligencia" mandase por esta comandancia' (Que se ponga a la orden del comandante del Guayas). En el momento que vino el bote abordo seguimos con dirección al Muerto, luego de lo cual no ocurrió más novedad hasta las 5 de la mañana que falló la gata de donde estaba pasada... (La gata era un aparato para izar el ancla una vez fuera del agua).

Día lunes 22 al martes 23.

Seguimos navegando a vista del Muerto con dirección a él; a las 5 de la tarde dimos fondo en dicho punto; a esa misma hora se contó la leña y habían existentes 100 tucos y 1.300 se consumieron de Guayaquil al Muerto; a las 6 y $\frac{1}{2}$ se mandó la Balsa a tierra remolcando el bote; a las 11 de la noche el bote a bordo y amaneció sin novedad; a las 6 de la mañana fue el bote a tierra con toda la tripulación a dejar la balsa y no ocurrió otra novedad hasta las 13.

Día martes 23 a miércoles 24.

Permanecimos dondeados en este punto; los ingenieros empleados en repasar y limpiar la máquina, la tripulación desembarcando toda la madera labrada y llevando a tierra. A las 4h $\frac{1}{2}$ dio fondo en este puerto la goleta de guerra Diligencia; a las 8 de la noche se mandó el bote abordo a traer un poco de leña que tenía de Punta Española para el servicio de este buque; sin más novedad hasta las 3 de la mañana que se prendieron las hornillas; a las 5 levamos anclas y salimos a darle remolque a la "Diligencia" para ponerla más a tierra; a esa misma hora, después de haberla puesto más adentro, salimos con dirección a Payana gobernando al S. E. del compás. A las 8 vimos dos velas y reconocidas resultaron ser la fragata de guerra "Chile" y la goleta "Gemques" (mercante) de la nación chilena; a las 9 y 45 se fondeó la balsa en el bajo de Payana en 5 brazas de agua; en esa misma hora seguimos a Punta Española hasta las 12, sin más novedad.

Día miércoles 24 a jueves 25.

Seguimos navegando a Punta Española. La tripulación empleada en el aseo del buque; a las 4 ½ de la tarde dimos fondo en dicho punto en 3 brazas de agua. En esa hora se fue el Comandante a tierra. Después que vino el bote se mandó toda la gente y todos los barriles vacíos para llenarlos de agua y hacer leña. Anocheció sin novedad. A la una y media de la mañana vino el bote remolcando una balsa, la cual traía 8 barriles de agua, 2 canoas y dos ballas y se hicieron amarrar por la popa. A las 5 se haló la balsa al costado y se descargó. Amaneció sin novedad. A las 7 se mandó la balsa a tierra con toda la gente a cargarla de leña. A las 8 vino una canoa cargada de leña y en el momento se descargó. A las 11 vino una balsada y se descargó en el momento, sin más novedad hasta las 12.

Día jueves 25 a viernes 26.

Pemanecimos fondeados en este punto. Los ingenieros limpiaban la máquina y la tripulación estibando leña; a las 12 y 15 se prendieron las hornillas; a la 1 ½ pasó una goleta peruana para adentro; a las 2 y ½ levantamos ancla con dirección al bajo de Mala; a las 3 y 5' largamos la balsa en 5 brasas de agua en la cabeza del N. del bajo de Mala; en este momento tomamos la dirección de Punta Arenas; anocheció sin novedad; a las 8 se largó la última balsa en el banco de Punta Arenas con 5 brasas de agua; a las 9 dimos fondo abajo de Punta Arenas en 6 brasas de agua; a la 1 de la mañana se prendieron las hornillas; a las 3 levamos ancla con dirección al Muerto; amaneció sin novedad a la vista del Muerto. A las 9 dimos fondo en dicho punto en 2 y ½ brasas de agua, sin más novedad hasta las 12.

Día viernes 26 a sábado 27.

Principiamos estas 24 horas en mandar a la tripulación a tierra a trabajar en subir la madera al punto donde se estaba cobrando palora (?). Anocheció sin novedad. A las 7 se embarcó toda la tripulación y a las 7 y 35 se prendieron las hornillas; a las 9 levamos ancla y seguimos gobernando a S. E. al compás, con dirección a Punta Española (?); a las 3 de la mañana dimos fondo en dicha punta en 4 brasas de agua. Amaneció sin novedad. A las 7 del día se trajo una balzada de leña con 750 tucos y se descargó a las 8 y 14'; se prendieron las hornillas a las 9 y 15 levamos la ancla y fuimos a la cabeza del bajo de Mala y tomamos la balsa y la remolcamos un poco para el N. en el momento la largamos y tomamos dirección a Puná; a las once y diez minutos se paró la máquina frente a Puná y se mandó el bote a dejar un práctico en tierra que salió en la fragata de guerra "Chile"; a las 11 y ½ vino el bote a bordo y seguimos a Guayaquil sin mas novedad hasta las 12.

Día sábado 27 a domingo 28.

Principiamos esas 24 horas con la gente empleada en bajar los tucos de leña para la hornilla; a las 3 y 17' fondeamos en la Ría de Guayaquil y echamos de Puná a este puerto, 3 horas 40'; esta misma hora se amarró el buque a dos anclas; anocheció sin novedad".

Algo muy notable sobre este diario de navegación en que se cumplió lo que tal vez fue la misión marítima más importante en la vida útil del buque, es que no se menciona para nada la augusta presencia del respetado capitán George Peacock, quien como sabemos, fue designado por el gobernador Rocafuerte para dirigir la colocación del primer faro de la República y las boyas de balsa en los bajos de Mala y de Payana. Esto nos indica la modestia de Peacock, que cumplió su misión manteniendo un muy bajo perfil y ninguna injerencia en el mando del vapor que en realidad estaba a su disposición.

El comandante Doyle mostró eficiencia en el manejo del buque, que cumplió muy satisfactoriamente con su misión.

Nos impresionó el consumo de tucos de leña para la caldera del vapor y la necesidad de abastecimiento en puntos que realmente no eran muy distantes del puerto base. Si en esta navegación se requirió una importante logística para el abastecimiento de leña, podemos imaginar la necesaria para una navegación por la costa. Más aún si pensamos que el vapor fue en una ocasión hasta Buenaventura, pero creemos que esa navegación la hizo con carbón de piedra, que le permitiría llevar en menor espacio la equivalente capacidad térmica de combustible y por lo tanto llevar más, lo que a su vez le daría mayor autonomía.

El informe del capitán Peacock

Mientras estaba a bordo del "Guayas" el capitán George Peacock, 2º superintendente de la Pacific Steam Navigation Company y comandante temporal del vapor "Chile", en carena en el puerto de Guayaquil, elaboró un informe a presentar al gobernador Rocafuerte ni bien llegaran a Guayaquil. El informe, fechado 26 de noviembre, fue pasado a Irisarri, quien lo publicó en el N° 10, del 5 de diciembre, del Correo Semanal. Este informe se lo ha visto siempre en el contexto de la instalación del primer faro ecuatoriano, en la isla de Santa Clara, más no desde el contexto del rol que jugó el vapor "Guayas" en esa misión.

Comparando este informe cronológicamente con el diario de navegación del vapor, vemos que las fechas no coinciden exactamente, con diferencia de un día en algunos casos. Por ejemplo, según Peacock, la balsa-boya de Payana se instaló el martes, pero según el Cmdte. del "Guayas" se la instaló el miércoles. Tendemos a creer más en la exactitud del capitán Doyle, pues el diario de navegación sería minuciosamente examinado por el Comandante General del Distrito, mientras que Peacock tenía mil cosas en la cabeza, desde la instalación del faro, pasando por la búsqueda de carbón de piedra para los vapores de la PSNC y la búsqueda de guano para comerciar, hasta la instalación de las boyas de balsa, que deben haber sido una novedad para él, acostumbrado a los materiales europeos. La maquinaria del "Guayas" también le debe haber interesado mucho, pues era tecnología distinta a la inglesa. Peacock, como hemos visto, era un hombre de mar polifacético y se

preocupaba de ilustrarse sobre todo lo que encontraba. Puede haber estado un poco distraído y por ello falló un poquito en la exactitud de fechas.

Veamos el texto del informe:

"Tengo el honor de informar a Ud. que el 19 del presente embarcamos en una balsa el edificio del Faro, así como la armazón de fierro correspondiente á la linterna, &c.

Dicha balsa fue conducida á remolque por el vapor Guayas hasta la isla del Amortajado, á la cual llegamos el domingo (día 21) por la noche; y no fue sino con mucha dificultad, que conseguimos desembarcar, al anochecer del lunes, á causa de las grandes marejadas que encontramos.

Después de dirigir la colocación de los cimientos del Faro, me dirigí en el Guayas á los bajos de Payana, habiendo dejado la continuación de la obra al cuidado del comandante Rojas y del señor Girdon, y el martes coloqué una boyá negra, teniendo encima un palo de quince pies de altura y coronado de una bola, enfrente de la punta mas sobresaliente, cuya posición con respecto al Faro y demás boyas tengo el gusto de incluir á U. por separado.

El martes por la noche anclamos en frente de la casa del señor Cope (Mr. Walter Cope, cónsul Inglés que tenía una hacienda allí) en Punta Española, donde hicimos nuestra provisión de agua para el uso de la isla (la de Santa Clara), y recojimos las dos boyas blancas dejadas allí por el Comandante Rojas, abordo de la Dilijencia hacia media noche.

El dia siguiente por la mañana, mientras el Comandante Doyle estaba haciendo la provision de combustible para el Vapor, subí arriba del cerro de Mala con el señor Cope para examinar los puntos mas á propósito para establecer telégrafos, y para hacer un exámen geológico de esta parte de la isla de Puná; y el resultado de lo que he visto y examinado, me induce á creer que allí debe haber carbon de piedra. He designado al señor Cope el lugar en que considero más probable se halle una veta, la cual este caballero intenta buscar sin pérdida de tiempo.

En apéndice tengo ya enumerados los mejores lugares para establecer telégrafos. Me aprovecho de esta ocasión para informar á Ud. que Punta Española me parece un lugar muy adecuado para que los Vapores y demás buques, se aprovisionen de combustible y agua, los cuales son de la mejor calidad; siendo tambien fácil construir un muelle ó dique.

El miércoles, á las 2 de la tarde salimos de Punta Española y colocamos una boyá blanca sobre la punta mas sobresaliente al nor-este del bajo de Mala, y en seguida nos fuimos en busca del bajo que dicen se haya en frente de Punta Arenas, el cual tuvimos la dicha de hallar despues de muchísimo trabajo y empleo de tiempo y paciencia, é inmediatamente colocamos la otra boyá blanca en frente de la extremidad sud-este: este bajo es mui peligroso y por tanto recomiendo infinito

que en cuanto se presente una oportunidad se amarre una balsa en el mismo lugar ocupado hoy por la boyas, la cual lleve consigo una luz á la altura de 50 á 60 pies sobre el nivel del mar, colocando enseguida la boyas en el medio del bajo de Mala: del mismo modo encargaría que tan pronto como fuese posible se colocase una boyas negra sobre la punta mas sobresaliente del bajo que se halla á la desembocadura del río Balao; otra tambien en el bajo que se halla como á milla y media al este de la Punta Mandinga (ó punta de Puná) que algunas veces se halla en seco, y por fin otra negra junta al costado occidental de la Piedra ahogada (Sunken Rock) que se halla al frente de Punta de Piedra, lo cual completaría la navegación de este noble río, haciéndola perfectamente segura.

En cuanto el comercio del puerto lo permita, seria muy útil colocar un Faro jiratorio sobre la Punta de Mandinga (ó Punta de Puná) para que sirva á los buques de guia hasta Puná por la noche.

El jueves por la mañana volvimos á la isla del Amortajado, y á las 5 de la tarde despues de hallarse el edificio perfectamente en pié tuvimos el honor de beber á la salud de Su Excelencia y á la prosperidad de la República del Ecuador, desplegando al mismo tiempo desde lo alto del Faro el pabellón de la República, el cual fué al punto saludado por los cañones de la goleta de guerra Dilijencia - El Faro se encenderá permanentemente desde el 1º de diciembre.

Como todos nuestros esfuerzos han sido dirigidos á la erección del Faro cuya conducción arriba de la roca fué una obra mui penosa, no nos hemos ocupado de buscar la veta de carbón, ni el agua; pero tengo el gusto de remitir á U. otras muestras que recojí anoche de una capa de esquita carbonizada como á 100 pies sobre el nivel del mar y antes de embarcarme hize que cuatro hombres clavasen una estaca en un paraje donde me parece probable pueda hallarse la veta.

Tengo mucho gusto en decir á U. que he recibido toda clase de asistencia del comandante Doyle, del comandante Rojas y del señor Girdon, y tengo el honor de suscribirme de -U. Atento y seguro servidor.- Geo. Peacock". ^{P3/227}

El informe de Peacock complementa bien al del capitán Doyle y los dos nos dan una clara visión de lo que hicieron en el sector de los bajos de Payana y de Mala, para señalizar la zona lo mejor posible para dar seguridad a los buques.

Una misión importante para el vapor

Los primeros días de diciembre el vapor se debe haber estado arreglando y lustrando, pues tendría una muy importante misión que cumplir: Traer a Guayaquil al Presidente de la República. En efecto, el 6 de diciembre el Gobernador escribe al Presidente: "Va el buque de vapor para que Ud. entre en el puerto de un modo tan nuevo como digno del ilustre guerrero, que ha extendido los límites de la

república; deseamos que en lugar de llegar Ud. por la noche, lo verifique por la tarde a las 4 más o menos". ^{P3/228}

En esta carta podemos ver que aún se abrigaban esperanzas de que las autoridades neogranadinas cumplieran con lo prometido a Flores y se "extendieran los límites de la República".

El Correo Semanal N° 11, del 12 de diciembre, reportaba: "*EL JENERAL FLORES. El dia 7 á las seis y media de la tarde desembarcó en el malecon de esta ciudad. Habia escrito al señor Gobernador desde el camino, que no se le hiciese recibimiento público, y sabiendo en Bodegas que se le esperaba aquí á las cuatro de la tarde para hacerle los honores debidos como á Presidente de la República, hizo escribir últimanente que no llegaría á una hora conveniente para que se le hiciesen; pero á pesar de estas prevenciones y de haber demorado con todo estudio su entrada hasta el fin del dia, los habitantes de Guayaquil y las autoridades, que habían resuelto recibir al Jeneral Flores como al amigo de esta ciudad, le esperaban con el designio de manifestarle su sincera afeccion, aunque llegase á media noche.*

Asi es que desde que la goleta Dilijencia, apostada al frente de la Planchada, divisó el buque de vapor, despues de las seis de la tarde, hizo una salva de 21 cañonazos, que fue luego repetida por la batería de la Planchada. Esto dio á conocer a Su Excelencia, que á pesar de sus prevenciones, seria recibido á cualquiera hora que desembarcarse con todos los honores militares debidos á su clase y empleo; y con todas las demostraciones de amistad de los habitantes de Guayaquil; pero como venia en traje de camino, hizo parar el vapor en medio de la confluencia de los ríos Grande y Daule, mientras se preparaba para saltar a tierra del modo conveniente. Cerca de las seis y media saltó á tierra, en donde halló formados, á lo largo del malecon, los batallones Número 1º, Guayas y Civicos de Guayaquil en uniforme de parada. Todos los balcones de las casas estaban llenos de señoras y de ciudadanos como en el dia de una gran fiesta, flameando por todas partes la bandera nacional (...) Se dice que Su Excelencia ha venido con el objeto de prepararse á la guerra contra el gobierno del Perú. No sabemos nada acertivamente, y cada uno formará los planes que le sujetan sus temores ó sus esperanzas...". ^{P3/229}

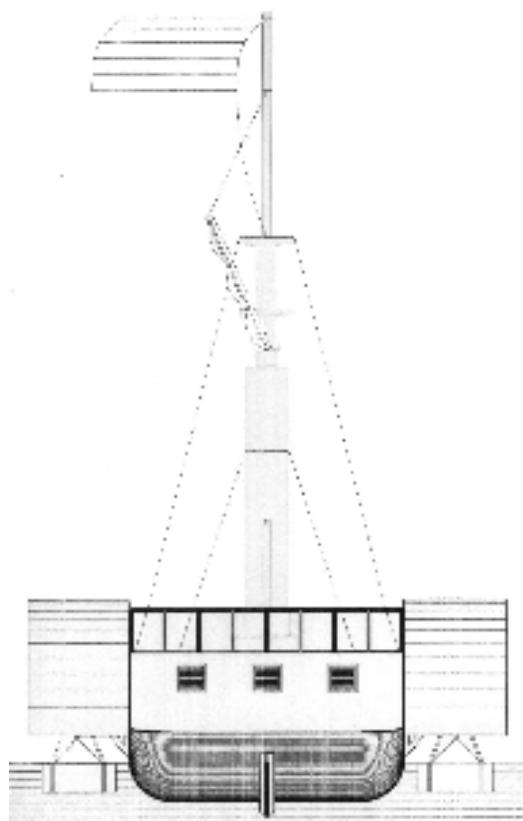
El vapor inicia servicio de cabotaje

La siguiente comunicación, fechada 28 de diciembre de 1841, marca el inicio del servicio de cabotaje del vapor de guerra "Guayas". El secretario general de la Presidencia, Mariano Miño, le escribe al Gobernador: "*A fin de que puedan del modo posible conformarse las devidas erogaciones que ha hecho y hace el Gobierno en la adquisición y sostenimiento del buque de vapor, dispone S. E. que mientras se presenten algunos motivos fundados que hagan necesarios sus*

armamentos en guerra, el expresado buque quede bajo la absoluta y exclusiva dependencia de VS. y del Tesorero del Distrito". P3/230

A partir de esta fecha, el vapor inicia un servicio irregular de cabotaje entre Guayaquil y los puertos fluviales de Boca de Naranjal y Bodegas de Babahoyo. Ese servicio no sería regular por cuanto el vapor tenía que servir primariamente como buque de guerra y por tanto estaba sujeto a la prioridad de los servicios que requería la seguridad del Estado. Sin embargo, el servicio de cabotaje era importante para ayudar a cubrir los costos de su operación.

Con este documento terminamos la información sobre el vapor "Guayas" en 1841.



La silueta del "Guayas" vista de popa

Capítulo 22 - La farola de El Muerto

En el Tomo XIII de la Historia Marítima del Ecuador, se incluye información bastante completa sobre la farola y su instalación, por lo tanto no tiene objeto repetir en este libro lo que ya está escrito y forma parte de la misma serie histórica. Lo que síharemos en este libro es agregar información nueva encontrada en el proceso de investigación minucioso realizado para el período de los 1840s y

también rectificaremos información que ha variado con el descubrimiento de nuevos documentos.^{P3/240}

El informe del Ministro del Interior al Congreso de 1841

En su informe al Congreso de 1841, el Ministro del Interior trató sobre los que consideraba los más importantes adelantamientos industriales, entre los cuales estaba el faro que había llegado el año anterior y que después de permanecer guardado algunos meses, había sido adquirido por el Gobierno: "Para la Isla del Muerto, y con el fin de encaminar á los navegantes, se ha comprado una magnífica farola, cuyo costo ascendió á la cantidad de dos mil y doscientos pesos: los buques del comercio nacional, y extranjero, compensarán este importante servicio, con un impuesto muy reducido, que se calcula rendirá anualmente cerca de dos mil pesos. El pais gana considerablemente, porque entrarán sin dificultad a la ria de Guayaquil los buques balleneros que arriban á diversos puntos de la costa del Perú en solicitud de viveres: y se cree con bastante fundamento, que por esta parte quedarán en Guayaquil y sus dependencias, cuarenta ó cincuenta mil pesos anuales".^{P3/9}

Este muy optimista informe no se cumpliría en los supuestos ingresos.

Farola comprada pero embodegada

La farola estaba comprada pero el poder ejecutivo no había autorizado su instalación porque tenía el interés de que todo el dinero libre de la Tesorería de Guayaquil, sea remitido a la capital para cubrir las necesidades que había creado la situación en Pasto. El gobernador Rocafuerte presentó a la Junta de Hacienda un presupuesto para la instalación de la farola y la Junta lo aprobó. El Acta de Junta fue remitida al Gobierno y fue atendida favorablemente, pero con la condición de que no se dejara de remitir el "*continjente*" a la capital.

En el Tomo XIII tenemos registrada esta autorización pero no teníamos clara la compra de la farola. Como hemos visto en el relato de 1840, ya había sido comprada a fin de ese año, pero había permanecido guardada.^{P3/231}

El 4 de agosto Rocafuerte comunica al Ministro de Hacienda que ha recibido el acuerdo del Consejo de Estado y que dará cumplimiento a lo dispuesto.^{P3/232}

Iniciado el proceso para la instalación

Una vez autorizado, Rocafuerte inició el proceso para la instalación del faro. La entrada del vapor "Chile" el 9 de octubre le trajo el beneficio de la presencia del capitán George Peacock, quien ya había instalado faros, por lo que el proceso se agilitó. Para el 19 de noviembre la torre del faro había sido construida, armada y desarmada en Guayaquil, para ser transportada en partes y reensamblada en la isla de Santa Clara.

La operación de instalación se organizó muy bien y Peacock aprovechó para hacer señalizar algunos puntos de la entrada del golfo hasta Puná, donde estaba la estación de los prácticos, con el fin de que los capitanes de buques encuentren mejor su rumbo y eviten peligros insuficientemente señalizados.

La instalación del faro

Hemos visto en la parte correspondiente a la navegación del vapor "Guayas" para la instalación del faro en la isla de Santa Clara, El Muerto o El Amortajado, el Diario de Navegación de ese buque así como parte del reporte del capitán Peacock, correspondiente a la navegación en el buque hasta que dejaron el material del faro en la isla y el capitán Peacock dio las órdenes iniciales para la armada de la torre y la montada del equipo del faro. Luego el capitán Peacock salió en el "Guayas" a instalar boyas en los bajos de Payana y Mala.

Una breve pero acertada descripción

Don Julio Estrada Ycaza, en "El siglo de los Vapores Fluviales" tiene esto que decir sobre la instalación del primer faro: "*El primer faro instalado en el país, colocado en la isla de Santa Clara o del Muerto, y que entró en servicio el 1º de diciembre de 1841, estuvo destinado a facilitar principalmente la navegación en alta mar; fue complementado con boyas en los bajos de Payana, en el bajo de Mala y en el bajo frente a Punta Arenas, que si podían resultaban eficaces ayudas a la navegación fluvial entre Guayaquil y Puerto Bolívar, aunque su mantenimiento dejaba mucho que desear*".^{P3/235}

Errores que hay que rectificar

Federico Trabuco, en su Síntesis Histórica de la República del Ecuador, informa lo siguiente:

"1841 – 25 noviembre. – Siendo Gobernador de Guayaquil, don Vicente Rocafuerte, inaugura solemnemente el edificio destinado a Faro de Navegación en la isla de Santa Clara, llamada también El Muerto, en el Golfo de Jambelí".^{P3/233}

Este mismo trabajo de Trabuco tiene un error que merece ser rectificado. dice:

"1842 – 3 diciembre.- En la isla de Santa Clara, llamada también El Muerto, en el Golfo de Jambelí, se enciende por primera vez el Faro de Navegación, que fuera inaugurado el 25 de noviembre de 1841 por el Gobernador de Guayaquil, don Vicente Rocafuerte".^{P3/236}

La rectificación debe decir 1841 y 2 de diciembre.

Esta información de Federico Trabuco causó confusión a más de un historiador que no analizó que era muy raro que el faro estuviera apagado por más de un año, después de haber sido instalado a gran costo para el Estado.

Para claridad citamos a Diego Girdón en su informe, fechado 6 de diciembre de 1841, al gobernador Rocafuerte: "... tengo el honor de comunicarle que el 2 del presente llegué a dicha isla, y desde esa noche se encendió la farola...".^{P3/237}

Fue una lástima que el "Chile", que salió de Guayaquil el 1º de diciembre, no haya sido el primer vapor que se haya beneficiado del faro, pues esa noche aún no funcionaba.

Los que sí se beneficiaron de la luz del faro y seguro les permitió cumplir mejor y con mayor eficiencia su misión, fueron los buques chilenos que se mantenían a la espera de que el general Andrés de Santa Cruz saliera en algún buque, para capturarlo.

Esa presencia hostigaba a los buques ecuatorianos y alejaba del golfo de Guayaquil a buques que lo visitarían de oportunidad, como los balleneros, que eran esperados para que produjeran los tan esperados ingresos necesarios para financiar la operación de la farola de El Muerto.

Informe del cónsul Sweetser, de los EE. UU.

El 1º de diciembre el Sr. Seth Sweetser, cónsul de los Estados Unidos, envió al Departamento de Estado, un "Notice to Mariners" o Aviso a los Navegantes, con el siguiente contenido (traducción): "*El faro que ha estado por algún tiempo en proceso de instalación en la isla de Santa Clara o Amortajado, en el Golfo de Guayaquil, ha sido completado. Se notifica por tanto que una luz fija a 230 pies sobre el nivel del mar se exhibirá todas las noches desde el atardecer hasta el amanecer y puede ser vista en clima despejado desde 12 a 15 millas.*

Santa Clara está a 50 millas distante del pueblo de Puná donde viven los prácticos y cerca de 90 millas de la ciudad de Guayaquil.

Una baliza ha sido ubicada en el bajo de Payana / negra con un palo y bola / otra boyá / blanca en el bajo fuera de Punta Arenas y otra boyá / blanca en la cabeza norte del banco de arena de Mala, en 4 brazas de agua: El acantilado de Puná a la vista N. al O. cerca de 7 millas".^{P3/234}

El acucioso cónsul acompañó el aviso con un dibujo que hizo, seguramente con la indicación del capitán Peacock, pues él no había ido a la isla.

Este simpático dibujo sería la primera imagen que tenemos del 1º faro de Santa Clara y aunque un poco desproporcionada, es una imagen histórica.



Island of light house of Santa Clara during 2 months

Dibujo que el cónsul Sweetser envió al Departamento de Estado de los EE. UU.

El 13 de diciembre se expidió el primer decreto sobre el derecho de faro que debían pagar todos los buques que entraran al puerto de Guayaquil. El texto del decreto está en las páginas 67 y 68 del Tomo XIII de la Historia Marítima del Ecuador (HME).^{P3/238}

Reportaje de la inauguración del faro

Si bien en el Tomo XIII de la HME se incluyó la descripción de la ceremonia de inauguración del faro el 25 de noviembre, es de acuerdo al relato del historiador Camilo Destruge. En este tomo incluiremos el reportaje de la ceremonia según el periódico Correo Semanal, tal cual lo publicaron en la edición N° 12 del 19 de diciembre de 1841:

"COLOCACION DEL FARO DE Santa Clara.

Despues de colocada la base y paradas las columnas de la torre en que se ha sentado el Faro, estando reunidas todas las personas que se hallaban en la Isla, se puso una plancha de cobre con la siguiente inscripcion:

*'En esta Isla de Santa Clara
á las 12 del dia 25 de Noviembre de 1841
se colocó
por los señores comisionados,
Capitan Jorge Peacock
segundo Superintendente de la Compañía de
navegacion por vapor en el Pacífico y
Diego Girdon,
este Faro
para aviso y resguardo de los navegantes.
El Señor Vicente Rocafuerte,
actual Gobernador de la Provincia de Guayaquil,
fundó tan importante obra,
manifestando asi su grande interes por la seguridad
del comercio y prosperidad de la industria.'*

Construyó la torre el maestro mayor de carpinteros de ribera, ciudadano Juan María Martínez y Coello.

Una copia de esta inscripción se encerró en una botella con una moneda nacional, de cuatro reales, acuñada en este año, y se enterró debajo de la torre. Ultimamente alizar el pabellón nacional en medio de vivas y una salva de tres cañonazos que hizo la goleta de guerra Dilijencia, el señor Jorge Peacock, lleno de entusiasmo y regocijo, solicitó un momento la atención, y prorrumpió en el siguiente brindis:

'Amigos y compatriotas:- Estando erijida la amazon, y fijado el cimiento del Faro, llamo la atención de UU. para celebrarlo, brindando por la salud del señor Vicente Rocafuerte actual Gobernador de la Provincia de Guayaquil, uno de los hombres mas distinguidos en esta parte del mundo como un patrono de las ciencias, de las artes y de la civilización de su país. Lo que da mas lustre a esta empresa es, que los útiles del Faro hayan sido conducidos aquí de Guayaquil, en el primer buque de vapor que se ha construido en Sud-América; y mientras esta obra resplandece para advertir al navegante los peligros que existen á la entrada de esta magnífica Ria, florecerá el tráfico, aumentará la industria, y el nombre de Rocafuerte será recordado con placer y gratitud.

Brindemos á la salud del Señor Rocafuerte, victoriándole tres veces; y quiera la Providencia poner á la vanguardia de sus contemporáneos á la República del Ecuador, mostrándoles el ejemplo de la paz y el progreso de las ciencias".^{P3/239}

Si comparamos este texto con el de don Camilo Destruge, encontramos unas cuantas diferencias de palabras.

La hora de la inauguración

Por palabras del mismo capitán Peacock, el faro no se inauguró como decía la placa al medio día, sino a las 5 de la tarde, cuando se terminó de armar la torre.

El trabajo continuó, pues recordemos que Girdón regresó a la isla el día 2 de diciembre y recién esa noche se encendió el faro por primera vez para el servicio.

Repetimos que en este tomo hemos incluido la información nueva que hemos encontrado y que no estuvo disponible para ser incluida en el Tomo XIII de la Historia Marítima del Ecuador. También hemos rectificado los errores que se nos escaparon en ese tomo.

Capítulo 23 - Las compañías de paquebotes

Como vimos en el informe del Ministro de Hacienda, se esperaba el pronto establecimiento de la línea de vapores anunciada para el Atlántico, la Royal Mail Steam Packet Company y se esperaba que el tramo del Pacífico, de Panamá a Valparaíso, pasando por Guayaquil, lo complete la Pacific Steam Navigation Company. Habían grandes esperanzas que este servicio se implementara con prontitud, mas nuestro destino en ese aspecto estaba sujeto a voluntades en Londres.

Al final del año 1840 nos quedamos con los buques de la PSNC paralizados por falta de carbón y los superintendentes explorando y analizando la explotación de las minas de carbón en Talcahuano, Chile.

Desde enero hasta marzo de 1841, el personal de la PSNC había trabajado muy duro en obtener la concesión y explotar las minas de carbón en Talcahuano. Para fines de marzo, habían logrado abastecer de carbón de aceptable calidad a los depósitos de Valparaíso y Callao. La goleta "Lord Abinger" y los dos vapores prestaron ese servicio de abastecimiento, pero mientras estaban haciendo esto, no prestaron servicio de carga o pasajeros, pues no podían bajar el estándar de servicio que deseaban mantener y los buques viajaban a capacidad con el carbón.

La presión para establecer compañías que presten el servicio de paquebotes en el Atlántico y el Caribe era grande. El 1º de enero La Balanza N° 15 anuncia que "*Tenemos el placer de anunciar que la casa de los Señores Zachrisson y C^a. de Nueva York, ha establecido una línea de Paquetes, que irá regularmente entre Chagres y Nueva York; y empezará el 1º de febrero de este año*".^{P3/241}

Sin embargo, esos "paquetes" eran aún a vela. Esto, sin embargo, aumentaría el flujo de correspondencia que tomaría la PSNC en Chagres para llevar a los puertos americanos del Pacífico.

Se anuncia el establecimiento de la ruta desde Panamá

El 24 de febrero, los directores de la Pacific Steam Navigation Company, quienes no sabían lo que acontecía en el Pacífico, notificaron al director de correos en Londres el establecimiento de servicio regular de pasajeros y carga entre Panamá y Guayaquil en la goleta "Lord Abinger".^{P3/242} Esa nave estaría en condiciones de cumplir con el tramo correspondiente a la PSNC en el servicio de Correo Real entre Londres y Valparaíso.

Sin embargo, la "Lord Abinger" no pudo cumplir su itinerario regular por mucho tiempo, pues fue requerida para otros menesteres. Este buque fue, por algunos años, el comodín utilitario de la PSNC, ayudando a resolver los problemas de los vapores.

Esta goleta, luego de su misión de búsqueda de carbón, había comenzado a prestar servicios auxiliares.

Frustrada la reiniciación de itinerarios

Wheelwright había coordinado el movimiento de los vapores para que iniciaran el servicio regular entre Valparaíso y Callao el 15 de abril de 1841, saliendo simultáneamente el "Perú" de Valparaíso y el "Chile" de Callao. Sin embargo, la situación política en Perú era difícil y, estando allí el "Chile", el presidente Gamarra pidió pasaje a Islay con su séquito, para enfrentar disturbios que se estaban dando contra su Gobierno. Ante esta situación que involucraba un buque neutral en un problema interno de un país, y el temor de que se incautara el vapor o de que el Gobierno peruano no pagara el flete, los agentes decidieron despachar el "Chile" los primeros días de abril, habiendo rehusado el pasaje al Presidente del Perú y su comitiva. Esta salida anticipada descalabró el itinerario. Wheelwright llegó a Callao el 4 de abril sin conocer esto y tuvo que ejercer una intensa actividad diplomática para aliviar el resentimiento del Presidente peruano. Incluso, tuvo que ir a buscar al Presidente peruano a Islay, a bordo del "Perú", para pedir disculpas y asegurarle que los buques de la compañía prestarían a los Gobiernos de los países que servían toda la ayuda posible, dentro de los límites de la política de neutralidad de la Empresa.

Ante esta situación, Wheelwright hizo una declaración que sintetiza aún ahora la situación por la que tienen que pasar los empresarios que crean nuevas fuentes de trabajo y riqueza: "*Parece haberse hecho evidente que si el vapor ha de tener éxito aquí, tendrá que ser a costa de vencer innumerables obstáculos. Cuando me encuentro todavía enfrentando dificultades a cada paso, casi lamento haber tenido tanto éxito*".^{P3/243}

Con este descalabro en el itinerario, Wheelwright fijó como nueva fecha del inicio del servicio regular el 15 de junio, lo que significaba la pérdida de dos meses.^{P3/244}

El privilegio en el Ecuador

Desde septiembre de 1840, cuando nombró a Luzarraga como agente, Wheelwright se había preocupado de la renovación del privilegio de navegación concedido por el Ecuador, por un plazo de 4 años el 14 de abril de 1837, por lo que vencía en 1841. La lentitud burocrática estaba demorando el trámite y Wheelwright estaba muy preocupado, por lo que pidió la intervención de la legación de Su Majestad Británica. Veamos esa intervención.

El Ministro del Interior y RR. EE. escribió el 23 de abril al Ministro de Hacienda lo siguiente: "*La Comision Britanica cerca del Gobierno ha dirigido á este despacho en 20 del mes que cursa la comunicación que traslado. 'El Señor Wheelwright Agente de la 'Compania de Navegacion del Pacifico en Buques de Vapor' (Pacific Steam Navegation Company) habiendo solicitado mi intervencion para activar el despacho de una representacion que por conducto del Sor. Gobernador de Guayaquil elevó á SE. el Presidente de la Republica en el mes de Octubre del año pasado; se me há informado, que se contestó á dicho Señor Gobernador por el Ministerio de Hacienda, 'que estando proxima la reunion del Congreso, es bien que el Sor. Wheelwright dirija su propuesta á la lejislatura p^a. = y que debe*

previamente cumplirse con las disposiciones contenidas en la ley de 28 de Julio de 1823, especialmente en lo relativo á los Articulos 3, 4, y 5 de la misma'.=

La Lejislatura de este año habiendose separado sin atender este asunto, me creo autorizado á pedir á nombre del Señor Wheelwright, que el Ejecutivo digna volver á tomar en consideracion su representacion, como que lo dispuesto en la contestacion dirigida al Sor. Gobernador de Guayaquil no pudo verificarse.

Tambien hay otro motivo para que el Gobierno del Ecuador vuelva á dirijir su atencion á la solicitud del Sor. Wheelwright, y es, que ahora trata de traer de Inglaterra otros dos buques de Vapor, para mantener la comunicacion entre el Callao y Panamá, tocando en su transito en los puertos del Norte del Perú, Guayaquil, y los de la Nueva Granada en el Pacifico; y esta linea comunicará por el Istmo de Panamá con la de la 'companía de Paquetes por los Correos Reales' (Royal Mail Steam Packet Company) que en el mes de Junio proximo debe establecerse entre la Inglaterra y las Antillas; de modo, que concediendo los cortos privilejos que pide el Sor. Wheelwright, comensaria este año una comunicacion por buques de Vapor entre Guayaquil y todas las partes del mundo civilizado mientras que faltando la proteccion que se solicita de este Gobierno, quedamos, nosotros los habitantes de este pais sin beneficiarnos de las ventajas que ofrece la escala de los Vapores en Guayaquil.= Respecto á las disposiciones de la ley de 28 de Julio de 1823, que se dice que se debe cumplir el Sor. Wheelwright, seame permitido observar, que las concesiones que este Señor solicita (segun entiendo) no se estienden á la navegacion esclusiva de ningun Rio de la Republica, sino que son nacionales y generales, - no provinciales: y locales, como supone la ley; y que habiendolas tomado en consideracion por la lejislatura del año de 1837 que decreto en su favor, me parece escusado volver atrás para cumplir las disposiciones provinciales de la citada ley; mucho mas cuando el Sor. Wheelwright no propone un proyecto nuevo, sino que se contrae á pedir una estencion de concesiones á un proyecto yá reconocido y aprobado, como recientemente se le han concedido los Gobiernos de Chile y Perú. = En conclusion debo poner en conocimiento de V.E. que la 'Companía de navegacion del Pacifico en buques de Vapor'- está autorizada por Carta Real de Su Majestad Britanica á llevar la Bandera Britanica en sus buques, y por consiguiente me corresponde prestar á sus agentes todos los servicios que estén á mi alcance, razon por que ocurro en esta ocasion á VE.- de quien soy – muy atento obsecuente – servidor.= Walter Cope'

El Vice Presidente de la Republica encargado del Poder Ejecutivo, para poder dictar la resolucion conveniente, dispone que se comunique á este Ministerio los antecedentes a que se refiere la nota preinserta".^{P3/245}

Sólo la presión de que sin privilegio no entrarían los buques y el Correo Real, logró que el privilegio fuera renovado por el encargado del poder ejecutivo. Veamos un documento relacionado con la concesión, fechado 12 de mayo, que envía el Ministro del Interior y RR. EE. al gobernador Rocafuerte:

"Con fecha 30 del ppdo. me dice el Sr. Presidente del Consejo de Gobierno lo que inserto.= 'Señor = Se dio cuenta al Consejo con la representacion del Sor. Guillermo Wheelwright, en la que solicita el privilegio exclusivo de navegar por buque de vapor las costas de nuestro Estado, y por el término de diez años; y fue de dictamen se le conceda la gracia como necesaria para que proceda hacer uso del privilegio que se le otorgó por el decreto legislativo de 19 de abril de 1837 (fue del 14 de abril); pero con la calidad de prestar previamente la fianza que indica el Gobernador en su informe.'= En su vista ha espedido hoy el Vice Presidente encargado del Poder Ejecutivo la resolucion que sigue. 'El Gobierno se conforma con el dictamen de su Consejo y dispone sirva de competente resolucion para los fines convenientes.'= Todo lo que transmiso a VS. para conocimiento del empresario=". P3/247, 248 y 250

Con el privilegio renovado se esperaba que los vapores comenzaran el servicio regular a la brevedad posible, Por poco tiempo pareció que sería así.

Se anuncia la venida del vapor "Perú"

Como los vapores estaban en condiciones de navegación pero sin itinerario, Wheelwright planificó la primera entrada del "Perú" a Guayaquil para el 7 de junio y así lo notificó al agente, quien a su vez, luego de notificar a las autoridades el día 11 de mayo, lo hizo público por medio de un aviso publicado en La Balanza N° 35 del 29 de mayo, ofreciendo espacio de carga y pasajeros para Valparaíso y puntos intermedios. ^{P3/251} Veamos el texto del aviso, pues es muy interesante:

"El que suscribe, ajente de la Compañía de la navegacion del Pacífico por medio del Vapor (con un cambio de nombre como este, ¿cómo nos puede sorprender el cambio de nombres que sufrió la compañía del vapor?), pone en conocimiento del público que por carta del Señor Superintendente de la Compañía, se le comunica que el Vapor PERU debe entrar en este puerto el dia 7 del prócsimo junio, de 3 a 5 de la tarde, procedente de Valparaíso i el Callao.

El Vapor permanecerá aquí dos dias, i admite flete i pasajeros para todos los puertos del Perú, Bolivia i Chile. El viaje del Callao a este puerto se calcula que será de tres dias i dos horas, i 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 i tan ventajoso para todos, especialmente para el comercio. Todos debemos interesarnos en que prospere, i se establezca sólidamente. Los pueblos de América que viven casi como extraños, por la dificultad de comunicarse, puestos ya en contacto por este medio, estrecharán mas i mas las relaciones que tienen, i formarán otras nuevas, excitados por la facilidad, seguridad i prontitud en sus negocios i comunicaciones.

Si el Gobierno, como es de esperar, protejiese en cuanto puede esta importantísima empresa, hará un beneficio inestimable a este pais, despertando el espíritu de comercio, i estimulando al trabajo i a la acción, sin lo cual nuestras

ricas producciones serán como hasta ahora, máquinas sin movimiento enmohecidas i roidas por la inercia i el tiempo.

Las personas que quieran, podrán acercarse a esta Ajencia, para informarse de las condiciones de flete i pasaje, que no pueden ser mas equitativas.

Guayaquil, mayo 12 de 1841.

Manuel Antonio de Luzarraga".

La comunicación del 11 de mayo al Gobernador decía: "Tengo la satisfaccion de poner en conocimiento de VS. que el Sor. Superintendente de la Compañía de la Navegacion del Vapor en el Pacífico, me dice desde Lima, con fha. 29 de Abril pp^{do}., que el dia 7 de Junio próximo venidero llegará á este Puerto con el Vapor Perú de las 3 á las 5 de la tarde desde el Callao, y que dos dias despues saldría de regreso para todos los Puntos del Perú, Bolivia y Chile con los pasajeros y flete q. se le presenten; y con este motivo me tomo la libertad de suplicar á VS. pa. q. se sirva impetrar del Supremo Gobierno de la República la mas pronta concesion de los privilejos que le tiene pedidos el mismo Sor. Superintendente".^{P3/246}

El tenor de esta carta se prestaría a suspicacias cuando llegó el día y el vapor no apareció. Rocafuerte debe haber estado furioso al sentirse engañado otra vez. No olvidemos que cuando se gestionó el privilegio en el año 1837, se sobreentendía que los vapores entrarían a Guayaquil como uno de los puertos regulares.

Ni bien informado el Gobernador de la noticia de que vendría el "Perú" el 7 de junio, le escribió al día siguiente, 12 de mayo, al Presidente: "El día 7 del próximo junio estará en este puerto el famoso vapor Perú de 800 toneladas; han anunciado que entrará en la bahía de las 3 a las 5 de la tarde, veremos si así lo cumplen. Aún no ha despachado el ministerio la solicitud de Wheelwright, y si andamos con mezquinas consideraciones, y estrechez de ideas, nos veremos privados de las grandes ventajas de la navegación por el vapor".^{P3/249} Las palabras "veremos si así lo cumplen" nos indican que Rocafuerte estaba incrédulo, pues habían pasado ya 7 meses desde la llegada de los vapores al Pacífico, y hasta ese día no se los había visto en Guayaquil.

Accidente del "Chile"

Lastimosamente, un evento que relataremos a continuación impidió esa llegada y el agente se vio forzado a publicar una hoja volante explicando, sin saber la verdad de lo ocurrido, la razón que él pensó había causado el incumplimiento. Se procedió a la devolución del dinero ya pagado por fletes y pasajes. Esto fue una gran vergüenza para un comerciante de gran prestigio como Manuel Antonio de Luzarraga. Las relaciones con la compañía quedaron resentidas y no pasaría mucho tiempo para que Luzarraga dejara la agencia.

La entrada programada era, como ya dijimos, fuera de itinerario, pues aún no se había establecido con seguridad si se podría servir con regularidad desde

Talcahuano hasta Panamá con los dos vapores, por lo que la ruta de itinerario se había fijado entre Talcahuano y Callao. Esta visita del "Perú" sería una prueba de tiempo y de interés por el transporte de carga y pasajeros.

Así como el prospecto de la entrada del vapor había generado mucha expectativa, el que no llegara generó una gran decepción.

El inesperado evento fue el choque del "Chile" contra un arrecife en la primera navegación bajo el mando del capitán J. Pinhorn, quién había reemplazado al capitán William Glover al mando de la nave. Pinhorn había sido el primer oficial del "Perú". Esto ocurrió entre el 29 y 30 de mayo y el 31 entró el buque a Valparaíso en una condición tal que estaba a punto de hundirse.^{P3/252 y 258} El "Perú" estaba preparándose para su salida a Guayaquil pero su capitán, George Peacock, se tuvo que hacer cargo del otro buque, pues el capitán Pinhorn aparentemente fue despedido en el acto. Peacock empezó de inmediato a aplicar sus conocimientos e inventiva para salvar el buque. Esto descubrió nuevamente el itinerario programado para el 15 de junio y anuló automáticamente la travesía a Guayaquil programada para los primeros días de junio.^{P3/256} Al hacerse cargo el capitán Peacock del "Chile", al "Perú" se le designó un comandante temporal.

El "Perú" realizó un viaje no programado hasta Callao en junio, pues retornó a Valparaíso antes del 29 de ese mes con noticias políticas que calmaron los ánimos chilenos, al punto que resolvieron desarmar la fragata "Chile". Según el "Comercio de Lima", la reparación del vapor "Chile" "... se cree se tardará dos meses y medio, porque habrá que levantar su cubierta, sacar la maquinaria, &c.". ^{P3/359}

Paita, puerto de depósito

Sin embargo de ser esta la principal razón por la no entrada del vapor de la PSNC en esa fecha, había otra que afectaba a largo plazo: Se trataba de medidas comerciales muy astutas tomadas por el Gobierno peruano, que restaban atractivo a la entrada de buques mayores a Guayaquil. Esa medida, tomada por el Gral. Gamara el 30 de noviembre de 1840 (sospechosamente cercana a la venida de los vapores de la PSNC), fue el declarar a Paita como puerto abierto para depósito de mercadería (en especial la que vaya al Norte). Con esta medida, los buques mayores descargaban allí su mercadería y buques pequeños, como la "Lord Abinger", la reembocaban para Guayaquil, Buenaventura y Panamá sin pagar derechos. ¡Por supuesto, el Gobierno ecuatoriano no se enteró de esas medidas...! Esta información consta en la página 341 de la Historia Marítima del Perú, por Félix Denegri Luna, por supuesto sin la conclusión a la que llegamos nosotros....

El día 6 de junio en una carta sobre problemas con Perú causados por los allegados al Gral. Santa Cruz, Rocafuerte dice a Flores: "*He convenido con él (Santa Cruz), que saldrá para Quito en esta semana, después que haya regresado el buque de vapor a Lima*".^{P3/253} Desde hacía algún tiempo Rocafuerte quería deshacerse de

Santa Cruz, pues sólo le causaba problemas con su presencia en el puerto, pero el ex-Protector seguía abusando de la hospitalidad brindada por Ecuador.

No llegó el "Perú"

Llegado el día 7 de junio el vapor, que era esperado ansiosamente por Luzarraga, el Gobernador y muchos curiosos que deseaban ver ese prodigo de la ciencia, nunca se apareció. Al caer el Sol era obvio que el vapor no llegaría.

De inmediato se especuló con las razones por las cuales no podía haber llegado el vapor. Rocafuerte nos da una idea de esos rumores en carta a Flores, fechada 9 de junio: "*De resultas de los alborotos que ha habido en Lima, no ha venido el buque de vapor, y ha pospuesto su viaje al mes entrante, lo que ha causado mucho disgusto*".^{P3/253} Por supuesto, ya sabemos que esto no era verdad.

Ni el mismo Luzarraga tenía como informarse de lo que había ocurrido con el buque y el 13 de junio publicó una hoja suelta titulada:

"El Vapor"

Dicen que al salir del Callao el Vapor Perú, el Gobierno le prohibió tocar en ninguno de los puertos de la costa hasta la Puná.

Entonces los empresarios hicieron sus cuentas, y vieron que sin los fletes y pasajes a esos puertos intermedios, no les rendía mucha utilidad el viaje a Guayaquil y variando de rumbo se dirijieron a Chile.

Para esa alteración, sin duda se olvidaron que habían anunciado la venida del Vapor señalando el día y hasta la hora de la aparición: se olvidaron que habían prevenido a su agente en esta plaza que hiciese público y jeneral el aviso, exsitando a fletes y pasajes con equitativas condiciones. No advirtieron que comprometían la justa respetabilidad del nombre y firma de su Ajente, que jamas ha fallado en las cosas que dependen de el solo; y en fin no pensaron en las odiosas consecuencias de un falso aviso en las plazas del comercio".^{P3/255}

Había un desconcierto general. Es interesante eso sí, que cuando se conoció la verdadera noticia, traída por la goleta "Lord Abinger", no se publicó ni una hoja suelta, ni un aviso en La Balanza comunicando lo ocurrido, lo que habría aclarado la situación y liberado de responsabilidad al agente, la compañía y también al Gobierno del Perú, que había sido pintado como el malo de esa película.

A pesar de que se intentaba reparar el buque en Chile, Wheelwright decidió tomar medidas preventivas y el 15 de junio se despachó a Guayaquil la goleta "Lord Abinger", cargada con carbón, con el fin de que si el buque tenía que acudir a ese astillero a repararse, tuviera combustible para su retorno.^{P3/257}

No tenemos la fecha exacta en que llegó a Guayaquil la goleta, pero La Balanza N° 40 del sábado 3 de julio anuncia, en su página 8, lo siguiente: "*La Goleta Inglesa Lord Abinger, de la Compañía de la navegacion del Vapor en el Pacífico, saldrá*

para Panamá, del 4 al 5 del corriente sin falta: admite carga á flete y pasajeros, y la despacha el Señor Manuel Antonio Luzarraga".^{P3/260}

Con la llegada de este buque, recién se enteraron inequívocamente el agente y las autoridades de lo acontecido al "Chile" y de la razón por la que el "Perú" no pudo cumplir su compromiso.

Restableciendo la imagen de Wheelwright

Como para paliar la mala imagen de la PSNC que se había formado luego del fiasco del 7 de junio, Irisarri tuvo a bien publicar en La Balanza N° 38 del 19 de junio, un erudito artículo sobre "VAPORES DE HIERRO", escrito por William Wheelwright. El artículo, sacado de un escrito del autor al Almirantazgo británico y otros interesados, es realmente muy completo para la época y demuestra que Wheelwright sabía de lo que hablaba. No copiamos el artículo por su extensión de dos páginas, pero al que le interese el tema le recomiendo leerlo. El artículo comparaba favorablemente los buques de hierro frente a los de madera.^{P3/259}

Confusiones con el otro Wheelwright

Es interesante saber que a pesar de la prominencia de William Wheelwright, algunos historiadores lo han confundido con un predicador quáquero o anglicano y maestro del mismo apellido, traído por el presidente Rocafuerte durante su mandato para organizar las "escuelas lancasterianas". El nombre de ese predicador y maestro se da a veces como Isaac y a veces como Ebenezer. No tenía parentesco con Wheelwright y su presencia en Ecuador no fue simultánea.^{P3/254}

El "Chile" en reparación

La Gaceta del Ecuador del 15 de agosto tiene esta noticia: "*El Vapor Chile se está componiendo en Valparaíso para lo cual se le ha quitado la maquinaria, con el objeto de darle orilla. Se supone que todo el costo no exceda de 25 mil pesos; i aun se asegura que dentro de un mes estará listo para emprender viaje"*^{P3/261}

Se realizarían en Chile muchos intentos de reparación permanente del casco, pero ninguno tendría éxito, pues el buque era demasiado grande para lo que podían hacer los carpinteros locales acostumbrados a pequeñas embarcaciones. Llegó un momento en que se convencieron de que el único astillero capaz de hacer esa reparación era el de Guayaquil.

El "Chile" sale para Guayaquil a repararse

En Valparaíso, el capitán Peacock luchaba por reparar el "Chile" provisionalmente para poder traerlo a Guayaquil, único de los astilleros del Pacífico con capacidad de reparar ese buque, que había sufrido una severa fractura en su casco cerca de la quilla y hacia la proa. La alternativa era entregarlo a los aseguradores, pero eso habría sido fatal para la PSNC, pues se habría quedado solamente con un vapor. Entre Wheelwright y Peacock decidieron hacer todo lo posible por salvarlo.

Al "Chile" se le hicieron reparaciones temporales colocando parches y mamparos bien calafateados. Si tomamos en cuenta el tiempo que estuvieron luchando por repararlo provisionalmente - desde los primeros días de junio, hasta mediados de septiembre, tres meses y medio - nos damos una idea de la gravedad del daño.

El 21 de septiembre salió de Valparaíso con Peacock capitaneando y con Wheelwright como pasajero.^{P3/262 y 263}

Como por mandato del destino, el "Chile" se apareció dando la vuelta a la punta de Santay a eso de las 6 de la tarde del día 8 de octubre de 1841, víspera de la fiesta de independencia de Guayaquil. El viaje le había tomado 17 días.

El "Chile" forma parte de festejos del 9 de octubre

La inesperada presencia del buque, que entró a toda máquina para llegar a puerto antes del anochecer, alborotó el ánimo de los guayaquileños, quienes observaron maravillados como el enorme vapor pasaba frente a ciudad nueva y avanzaba hasta la altura del cerro Santa Ana, donde dio la vuelta para regresar al fondeadero frente a la casa de Gobierno y muy cerca del pequeño vaporcito nacional. Esta maniobra, que fue un pavonéo del "Chile", se debió también a maniobras para posicionar el buque adecuadamente para soltar anclas. La ciudad se convirtió en un hervidero y pocos fueron los ciudadanos que no acudieron de inmediato a la orilla para ver este enorme buque. Por supuesto, el primer superintendente de la Pacific Steam Navigation Company y el capitán de este magnífico buque, se convirtieron de inmediato en el centro de atracción de las autoridades y los ciudadanos prominentes.

Don Julio Estrada Ycaza pensó erróneamente que el "Chile" había entrado a iniciar el servicio regular de pasajeros y carga, y la razón para esta equivocación es buena, pues él se basa en los relatos del Correo Semanal y el posterior de Camilo Destruge, en los cuales no se menciona la razón por la que entró el buque.^{P3/264} Pero un exámen más minucioso del mismo N° 3 de el Correo Semanal nos revela que el "Chile" estaba en carena.

Recién cuando se investigó el libro "El Vapor Conquista el Pacífico", de Arthur C. Wardle, lo más próximo que ha habido a una historia oficial de la PSNC, se descubre la verdadera razón de la entrada del buque y la saga que vivió por más de tres meses, así como el descalabro que se causó al reinicio del servicio con itinerario regular.

El programa de festejos del 9 de octubre se modificó para incluir al "Chile" en una amistosa regata o paseo con el pequeño vapor nacional. Tanto Wheelwright como Peacock se portaron a la altura de grandes diplomáticos accediendo a todas estas actividades a pesar de que les urgía varar el buque. El día 9, a eso de las 4 de la tarde, se inició la regata amistosa paseándose los buques frente a la ciudad, con las

personas más prominentes abordo. Los vapores hicieron un maravilloso espectáculo aventajando uno y el otro como si estuvieran en una verdadera regata, lo que entusiasmó tanto a los espectadores que cuando el vaporcito nacional aventajaba al enorme "Chile", lanzaban gritos de aliento. Los recuerdos de ese espectáculo perduraron gratamente y por mucho tiempo en la memoria de los guayaquileños y fueron registrados en el Correo Semanal, periódico que sucedió a La Balanza. Ese fue tal vez uno de los festejos del 9 de octubre más memorables que ha registrado la historia.^{P3/224 y 225} Como vimos en el capítulo sobre el "Guayas", el Gral. Wright escribió al presidente Flores sobre este acontecimiento.^{P3/130}

El "Chile" en carena

Al día siguiente, el 10, el "Chile" era tumbado en el playón de arena de la Tarazana, al norte de ciudad vieja, para comenzar su reparación. Nótese que no fue subido a parrilla en el Astillero, pues era muy largo para los varaderos existentes, lo que motivaría a Wheelwright a construir uno el año siguiente, lo suficientemente largo para los buques de la PSNC. De inmediato se inició el trabajo por las hábiles manos de nuestros carpinteros de ribera y la atenta dirección del Capt. Peacock quien, al igual que Wheelwright, hablaba fluidamente el español.

El 13 de octubre, Rocafuerte escribe al presidente Flores: "*El famoso vapor Chile llegó aquí el 8 del corriente; es un buque magnífico, Wheelwright lo ha traído para carenarlo, mañana lo tumbarán en la playa de ciudad vieja*".^{P3/265} Rocafuerte se refirió más bien a la playa de la Tarazana, o sea del antiguo astillero, que era una playa de arena. Decir simplemente "la playa de ciudad vieja" nos puede traer confusión en cuanto a la ubicación. Lo primero que se piensa es el playón cerca de La Planchada, pero no es así, pues en esa época el río no estaba tan sedimentado y no se formaba allí un playón lo suficientemente grande, a más de que ese playón era de lodo, lo que habría dificultado, sino hecho imposible, el trabajar el fondo del casco. Según Rocafuerte, el buque se habría varado el día 14.

El capitán Peacock en constante actividad

Felizmente para nosotros, una vez en marcha los trabajos de reparación del casco del "Chile", el siempre activo e inteligente Peacock pudo dedicar algo de su tiempo a tres actividades en beneficio del Ecuador, dos de ellas infructuosas y una muy provechosa. Las infructuosas fueron la búsqueda de carbón mineral en la costa y la búsqueda de guano. La provechosa fue que el gobernador Rocafuerte le encargó la instalación en la isla de Santa Clara o El Muerto, de la farola que había permanecido guardada desde su llegada el año anterior y cuya instalación recién había sido aprobada por el Gobierno. Peacock aprovechó también para hacer fabricar y colocar boyas en puntos clave para la navegación de entrada al río Guayas. La búsqueda del carbón mineral así como el guano revistió algo de humor, pues Peacock era muy entusiasta y veía carbón y guano hasta donde no lo había,

creando así una mini "fiebre de carbón y guano" entre nuestros entusiastas y emprendedores especuladores; por ello, muchas muestras de tierra brea y tierra arcillosa fueron enviadas a analizar, creyéndose que serían la nueva fuente de riqueza, mas esto no pasó de ser una quimera.

Peacock dirige la instalación del faro de El Muerto

El faro sí fue un emprendimiento útil y la construcción de su torre e instalación fueron una operación realmente bien planificada, organizada y ejecutada, en la cual participó Peacock como delegado del Gobernador; el CPFG Juan Ma. Doyle, comandante del vapor "Guayas"; el CPFG Lucas Rojas, comandante de la goleta de guerra "Diligencia"; Diego Girdón, encargado de la parte mecánica del faro; y, Juan Martínez Coello, carpintero de ribera, encargado de la torre.

Mientras Peacock quedó a cargo de la reparación del "Chile" y las actividades complementarias que darían buen nombre y prestigio a la PSNC en Guayaquil, Wheelwright regresó a Valparaíso para restablecer el itinerario de navegación del "Perú" coordinado con el "Chile", que se sabía saldría del playón de reparación para los últimos días de noviembre. el "Perú" había estado haciendo viajes entre Talcahuano y Callao, mientras la goleta "Lord Abinger" hacía la ruta Callao – Panamá con carga, pasajeros y correspondencia.

Como hemos visto, hasta esta fecha no se había cumplido con establecer el servicio regular de vapores entre Valparaíso y Panamá. La entrada del "Chile" el 8 de octubre, que muchos historiadores han confundido con el inicio del servicio, hemos visto que no fue tal. Ahora, Wheelwright estaba interesado en cumplir con este ofrecimiento a los Gobiernos de Ecuador y Nueva Granada, pues estaba de por medio su prestigio personal, ya que los privilegios de navegación le habían sido concedidos a él personalmente, no a la PSNC.

Se anuncia salida del "Chile"

El 7 de noviembre se publicó un aviso anunciando la salida del "Chile" para el 1° de diciembre,^{P3/266} por lo que el proceso de reparación estaba bien programado y se estaba cumpliendo a cabalidad, lo que permitió fijar una fecha de salida. El 21 de noviembre se volvió a repetir el aviso.^{P3/29}

Pero esa salida del "Chile" iniciaría un servicio regular que duraría poco tiempo, pues los vapores y la goleta "Lord Abinger" prestaron ese servicio desde fines de 1841 hasta el último tercio de 1842, cuando se suspendió el servicio de vapores hasta 1846 en que, con la llegada de los vapores "Ecuador" y "Nueva Granada" sí se inició un verdadero servicio regular.^{P3/267}

En el Correo Semanal N° 10, del 5 de diciembre, se reportó la entrada de la goleta "Lord Abinger", desde Panamá, el 19 de noviembre. ^{P3/268}

Convite a bordo del "Chile" – Discurso de Rocafuerte

El "Chile" salió de reparación a fines de noviembre y el capitán Peacock convidió a un banquete a bordo a las autoridades y ciudadanos prominentes, evento muy lucido en el cual el gobernador Rocafuerte dio un sentido discurso. La Gaceta del Ecuador dio un Parte no Oficial al respecto: "*En un paseo hecho a bordo del Chile en el río de Guayaquil por mas de ciento sesenta personas respetables de esa ciudad, emigrados de diferentes colores políticos i países, pronunció, a la mesa, el Sor. D. Vicente Rocafuerte el siguiente brindis que publicamos con agrado*".

Hay partes de este discurso que merecen ser copiadas aquí por su interés. Veamos esas partes:

"*Señores: El romanticismo es la moda del día; i así me permitireis dar un brindis medio histórico, político, filosófico i poético; i pues es romántico merece una tal induljencia que pueda disipar la niebla del fastidio, de cuyo peligro no estan esentos ni los clásicos. La preciosa reunion que hoy hermosea este magnífico buque de vapor, el Chile, es una escena verdaderamente nueva i romántica para nosotros i que prueba los progresos de la navegacion i los milagros del jenio (...) El mar ha sido siempre el vehículo de las grandes riquezas, i parece que la caprichosa fortuna, se complace en hacer rodar su voluble rueda sobre las espumas del mar agitado por las alas del viento (...) Del siglo de Colón al nuestro, ¡cuantos progresos ha hecho la navegacion! Ellos se pueden graduar por la inmensa distancia que hai entre las carabelas que le condujeron a las Antillas, i los navíos de alto bordo de ochenta a ciento veinte cañones (...) Mas estaba reservado a nuestro siglo, el descubrimiento de un nuevo ajente de poder, que dominando las olas y los vientos, diera al hombre el imperio de los mares. Este ajente ha salido de la misma agua reducida a vapor. El vapor se ha convertido en una nueva potencia, cuya magnitud se puede apenas concebir; potencia que ensancha los límites del comercio, que acerca las naciones las unas a las otras, que las estrecha por los vínculos del placer i del interes, i que va preparando una revolución social aun mas portentosa que la que ha producido en trescientos años la invención de la pólvora, el magnetismo, la imprenta i el sistema colonial. La aplicación del vapor a los buques, coches, cañones i baterías, a las máquinas industriales y a la agricultura, ha causado ya grandes mudanzas en las relaciones comerciales, i difundiendo la afición a los viajes, ha creado un nuevo método de instrucción positiva, i ha estendido la esfera del saber, de donde dimanan los mas puros goces de la vida. La navegacion sobre todo, es la que mas ha adelantado en la escala de los progresos.*

Medio siglo ha castigaron en Lima a un vizcaíno capitán de un buque, porque fue en catorce días de este puerto al de Callao, suponiendo como imposible un viaje tan feliz, sin un pacto con el diablo. Es verdad que en aquel tiempo, la navegacion

regular era de 30 a 40 dias, i el bergantin 'Pailon' la dilató hasta cuatro meses. ¿Qué dirían los inquisidores de Lima que condenaron al capitán vizcaíno, si sacudiendo el polvo de sus tenebrosos sepulcros, se transportaran a un buque de vapor, i en menos de cuatro días se trasladaran al Callao? Entonces como habitantes de la eterna mansión de la verdad, i, libres ya de errores i preocupaciones, esclamarian. ¡Qué ignorantes fuimos en la tierra! ¡Cuantos milagros atribuimos al diablo, cuando solo eran efectos de la naturaleza que obedecian al poderoso influjo de la inteligencia humana! (...) Fulton Americano del norte, fue el primero que concibió la analogía que hai entre la potencia del vapor, i la resistencia que las olas del mar oponen a la marcha de las naves; i fue el fundador de este nuevo sistema de navegación: Sus primeros ensayos fueron mirados con desprecio, como delirios de un locura rematada; mas el tiempo que es el gran descubridor de la verdad, fue poco a poco manifestando la exactitud de sus observaciones, i estendiendo la navegación por el vapor a todos los mares; le ha proclamado uno de los mas grandes promovedores de la moderna civilización. Si la navegación por el vapor ha producido tantas ventajas en los procelosos mares del Atlántico, ¿cuántos bienes deberemos nosotros esperar de la misma apacibilidad del Pacífico? El blando bullicio de las olas, la serenidad de una atmósfera pura libre de relámpagos, truenos i rayos, publican que en esta parte del globo la paz reina en los mares (...) Toda la naturaleza física convida a la paz, al placer y ventura. ¿Por qué, pues, la contrariamos viviendo en continuas guerras, pasando de revolución en revolución, i destrozándonos como si fuéramos feroces tigres? La razón es que estamos atrasados en el cultivo de la inteligencia; que hemos descuidado el estudio de las ciencias naturales i morales; que vivimos mui aislados i mui entregados a mezquinas pasiones; en fin, que no hemos sabido hermanar el mundo físico con el mundo intelectual. Trabajemos, pues, en esta feliz unión, aprovechémonos de la navegación por el vapor para acercarnos unos a otros, para estrechar con todos los pueblos de la América nuestras relaciones de amistad, comercio i reciproca conveniencia; permutemos nuestras producciones; demos valor a varios frutos que en el dia no lo tienen por su corta duración i por las distancias que los separan de los mercados de consumo. Aumentémonos nuestra escasa población, aumentando la movilidad de sus habitantes impelidos a viajar por el atractivo de cortas navegaciones; fraternicemos con nuestros vecinos, alistémonos bajo las banderas de la unión, i adoptando por divisa la paz i el trabajo, no haya entre los pueblos de América mas rivalidad que la de la virtud, la del saber, la de la industria i actividad comercial. Tales son los ardientes votos de los verdaderos patriotas. Ellos fijan su atención en el vapor i libran sobre el feliz éxito de esta nueva navegación, sus gratas esperanzas de un provenir mas halagüeño dirigido por la filosofía, sostenido por la moral i enriquecido con todos los dones de la industria i de la libertad.

Esta admirable empresa no ha podido realizarse sin el auxilio de grandes capitales, i de una superior inteligencia que los haya dirigido. Los capitales han

salido de la Gran Bretaña, de esa tierra clásica de saber i de libertad i centro comun de los intereses politicos i comerciales del mundo. La intelijencia que ha vencido los grandes obstáculos que presenta esta vasta negociacion, es un título de honor que nadie puede disputar al activo, constante i benemérito Sor. Guillermo Wheelwright asociado con los directores que forman la compañía de navegacion por el vapor en el Pacífico. Solo a orillas del Tamesis se encuentran empresarios de esta naturaleza, negociantes ricos e ilustrados, que sepan enlazar el interes individual con el público, i que trabajando en el incremento de su fortuna, aumentan los goces i bienestar de las masas populares, para quienes la palabra civilizacion no es ya una ficcion poética, sino una realidad de ventura positiva.

Brindo, pues, Señores a la salud de los dignos directores de la navegacion por el vapor en el Pacífico que residen en Lóndres, i a la prosperidad de tan grandiosa empresa". ^{P3/269}

De todos los discursos de Rocafuerte que hemos leído durante la investigación de este período, creemos que este es el más ilustrativo de su muy clara visión del mundo en que vivía y de las esperanzas positivas de mejoría en la calidad de vida de los ecuatorianos que esperaba de los avances de la ciencia y la tecnología.

Wheelwright interesado en camino del Istmo

Estando en Guayaquil, Wheelwright le escribió una comunicación a Pedro Gual, en la cual le recuerda que se conocieron en Londres y toca el tema del camino a través del Istmo de Panamá. Wheelwright le dice a Gual que el privilegio que se había concedido está caducado y que a él le interesa negociar con el Gobierno de Bogotá para esa concesión como parte de la navegación a vapor. Wheelwright se refiere a Gual como quien le ayudó a concretar la navegación, seguramente refiriéndose a que Gual debe haber sido el nexo para obtener el privilegio de la Nueva Granada, que no fue negociado como los demás y que era necesario cuando se promovió el contrato con el correo de S.M.B. Si Wheelwright obtenía el privilegio exclusivo para el camino del Istmo, tendría un poderoso y muy lucrativo monopolio. ^{P3/270}

Pero no debemos olvidar que en esos meses el Estado del Istmo era independiente de la Nueva Granada.

Parte el "Chile" - Se recupera prestigio de la compañía

El 1° de diciembre el "Chile" partió puntualmente hacia Callao, con escala en puntos intermedios. ^{P3/271}

El capitán Peacock, a nombre de la compañía a la cual representaba, emitió el día 26 de noviembre un informe sobre su labor en la instalación del faro de Santa Clara, informe que ya vimos en el capítulo sobre el faro. El informe se publicó en el Correo Semanal N° 10 del 5 de diciembre. ^{P3/227}

Este informe más el inusitado movimiento de los buques de la PSNC que se vería en diciembre, devolvió a la empresa su imagen y prestigio. ^{P3/272}

Wheelwright había cumplido sólo parcialmente con su compromiso, pero estaba empeñado en que se cumpla el proceso completo de entrada y salida en itinerario regular, lo que sucedió con la entrada del "Perú", el 28 de diciembre de 1841, procedente del Callao y puntos intermedios.^{P3/274} Había salido de Callao el 24 y había realizado el recorrido en 4 días y seis horas.^{P3/275} Salió el 31 del mismo mes con destino a Talcahuano y puntos intermedios.^{P3/277}

Wheelwright había cumplido su compromiso con las justas. ¡El "Perú" había entrado a Guayaquil seis meses después de anunciado!

El presidente Flores no puede pasearse en los vapores de la PSNC

Recordaremos haber leído que le habían ofrecido al presidente Flores un paseo en el vapor "Chile" cuando estuviera reparado, pero él había llegado a Guayaquil el día 7, cuando el vapor ya había salido el 1°. El 28 de diciembre Flores salió en el vapor "Guayas" hacia Bodegas, para regresar a Quito, y dos horas después entraba a Guayaquil el "Perú". El destino no quería que el general navevara en los buques de la PSNC. Rocafuerte le anuncia en carta del 29 de diciembre: "*A las dos horas de haber salido llegó el vapor Perú, como se lo habrá dicho ya Guedes, que salió inmediatamente a darle a Ud. este aviso.*"^{P3/275} Seguramente Rocafuerte esperaba que Flores regresara para pasear en el "Perú", pero cuando Guedes le dio alcance, ya estaba desembarcado en Bodegas y presto a partir al interior, pues no olvidemos que no había otra nave tan rápida como el vapor "Guayas", de tal manera que Guedes debe haber llegado algunas horas después. A Flores no le interesaban esas novelerías como a Rocafuerte, así que no regresó a Guayaquil.

La RMSPC inicia el posicionamiento de sus buques en el Caribe

En el Atlántico, los primeros vapores y buques a vela de la Royal Mail Steam Packet Company, la Mala Real, estaban alistándose a partir a los varios puertos que formarían parte de su extensa red. En efecto, el 15 de diciembre salieron de varios puertos ingleses los buques a posicionarse en los puertos del Caribe, para inaugurar los itinerarios regulares en enero de 1842.^{P3/273}

En aquella época de falta de comunicaciones, la empresa era realmente titánica, especialmente si tomamos en cuenta que contaban con 24 buques y comparamos esto con la saga de la PSNC, que tenía sólo dos vapores, una goleta y pontones.

Se inicia, por un tiempo, el servicio regular de la PSNC a Guayaquil

Con el ingreso del "Perú" el 28 de diciembre de 1841, se inició para Ecuador el servicio regular de la PSNC entre Talcahuano, hasta donde se había extendido el servicio para abastecer los buques con carbón, y Guayaquil. En febrero de 1842 se extendió la ruta hasta Panamá, pasando por Buenaventura. Este servicio a Guayaquil duraría hasta fines del segundo tercio de 1842, en que se suspendió por falta de carga y pasajeros, y la presencia en Guayaquil de la temida epidemia de

fiebre amarilla. No recuperaríamos el servicio de vapores hasta la llegada del vapor Ecuador en 1846. A los vapores "Chile" y "Perú", que llegaban hasta Callao y ocasionalmente hasta Paita, los veríamos sólo cuando venían a carenarse o repararse en el Astillero de Guayaquil. El beneficio que pudo representar el servicio de vapores al país no fue debidamente aprovechado.

La PSNC en precaria situación financiera

La PSNC no estaba en buena situación financiera para finales de 1841. De un capital suscrito de 115.000 Libras, había perdido 50.000.^{p3/276} Las causas de las pérdidas eran múltiples, pero como hemos visto, el desabastecimiento de carbón mineral y los descalabros que esto causó en los itinerarios fue una de las principales causas. El accidente del "Chile" también fue un factor que influyó en las pérdidas, pues estuvo inactivo por 6 meses, causando un costo fijo a más de los de reparación. Pero el análisis también nos hace ver que el perfeccionismo de Wheelwright también influyó, pues él se rehusaba a dar servicio al menos que se implantara el itinerario regular, que debía estar muy bien coordinado entre los dos buques. Hemos visto en la lectura que pasaron meses en que no se prestaba servicio por el afán de coordinar el itinerario, mientras los buques premanecían anclados.

En un medio acostumbrado a una permanente irregularidad por lo impredecible de la navegación de los buques a vela, un servicio un irregular de los vapores podía ser satisfactorio, requiriéndose solamente que los buques estén en puerto más tiempo para dar oportunidad a que los comerciantes armen sus exportaciones. La venida del "Perú" en junio, aunque anunciada con anticipación, era una visita fuera de itinerario, y había sido recibida con mucho beneplácito, al punto que había carga y pasajeros esperando la llegada y salida que no se dió.

Capítulo 24 - Las aduanas

El informe del Ministro de Hacienda

En su informe al Congreso de 1841, el Ministro se ufanaba de haber dado disposiciones que habían resultado en considerable ahorro para los gastos del Estado; pero como veremos a continuación, parece que o no le importaba o simplemente no se imaginaba las consecuencias que traerían los "ahorros": "*Con las precedentes disposiciones (los ahorros y medidas que incrementaron las rentas inmediatas) asi como con la supresion del comandante del resguardo en la aduana de Guayaquil, i con la reduccion al minimum posible de los individuos de los demas resguardos i de otros empleados en las oficinas de hacienda; se ha conseguido para el erario un ahorro que asciende a la cantidad de 13.644 pesos 7 y ¾ reales. Es verdad que por otra parte ha habido tambien algunos aumentos... En la aduana de Guayaquil, por ejemplo, no obstante de que el Congreso aumentó*

un vista, el Ejecutivo lo ha organizado de modo que lo que se gasta en ella es casi lo mismo, o tal vez menos, que lo que ántes se gastaba. Séame permitido añadir, que este sistema de economía es el que nos ha dado lugar a hacer los gastos de la expedicion sobre Pasto, sin gravámen de los ciudadanos".^{P3/10}

Al ministro Saa se lo ha tildado de incompetente por parte de los apologistas del General Flores, para hecharle parte importante de la culpa del descalabro financiero que significaron para el país el segundo y tercer períodos floresanos. Bien, en la justificación que hace el ministro a la reducción en los resguardos de Aduana vemos o ignorancia de la realidad del costo del contrabando para los ingresos del erario, o una complicidad paralela al contrabando descarado que se realizaba por el puerto de El Pailón. La justificación que le hace a la "*expedicion sobre Pasto*" es risible, sino demostrativa de una ignorancia supina sobre lo que es el gasto público y lo que lo justifica.

El Ministro, cerca del fin de su informe indicó que: "Se ha trabajado sobre arreglos de aduanas un proyecto de lei que está bajo la vista del Consejo de gobierno, i que se os presentará oportunamente. Ha sido el resultado de la experiencia; i vosotros formaréis de él el juicio que merezca". Este proyecto no se pudo presentar por la disolución del Congreso.

Sin embargo, al regresar a Guayaquil el gobernador Rocafuerte, escribe el 10 de marzo al Presidente indicándole que no hay entrada de buques al puerto y por lo tanto los ingresos aduaneros eran nulos.^{P3/34}

Cuentas e inventario de la Aduana de Guayaquil en 1840

Pero regresemos a enero de 1841, mientras el Gobernador propietario de Guayaquil se encontraba en Quito y don Juan Francisco Bernal ejercía la Gobernación "*en comisión*". El día 2 de enero de 1841 se reunieron en las oficinas de la Aduana el Gobernador en comisión, el Administrador y el Interventor accidental con el fin de cerrar las cuentas de 1840 e inventariar los bienes. El resultado del cierre de cuentas lo damos a continuación:^{P3/35}

Deuda acumulada de los años 1835 a 1839: \$ 5.286 pesos.

Deuda de 1840: \$ 79.606 pesos.

Total de deudas: \$ 84.892 pesos.

La falúa

De interés para nosotros en el inventario de bienes de la Administración de Aduana es el avalúo y descripción de la falúa que estaba al servicio:

"Una falúa con todo su aparejo: Velas, jarcias y toda su arboladura, un rejon y su amarra de media vida, diez remos, tres cogines con sus fundas cada uno, un almacen de agua, una caña de timon de fierro, un fogon, una tolda vieja, una plancha, dos vicheros y una vandera... avaluada en 300 pesos".^{P3/35}

El bote de Guayaquil

También consta el bote de servicio en Guayaquil:

"*Uno dho. con timon y caña, tolda, velas, cuatro remos y una amarra, todo de media vida... avaluado en 150 pesos*".

Y un esquife:

"*Un esquife viejo con tres canaletes... avaluado en 6 pesos*".^{P3/35}

El bote de Puná

Y el bote de servicio en el Resguardo de Aduana en Puná:

"*Uno dho. de media vida con toldo nuevo, cuatro remos buenos, una vandera y un palo con su vela de media vida... avaluado en 150 pesos*".

"*Veinte y ocho remos de repuesto... avaluados á 22 rs. c/u son 77 pesos*".^{P3/35}

El día 4 de enero el Gobernador encargado le escribe al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil (también encargado por el accidente que sufrió el Gral. Wright), dando la siguiente disposición: "*Conceptuando la Gobon. de urgente necesidad el que la Goleta de Guerra 'Diligencia' se dirija á cruzar por las costas de Manabí, se servirá US. disponer lo conveniente para que dicho buque se aliste, y se ponga á mi disposicion, previniendo al mismo tiempo á su Comandante reciba de la Gobon. las instrucciones que se le comuniquen al efecto...*".^{P3/36 y P3/37}

El 8 de enero la Junta de Hacienda de Guayaquil consideró un presupuesto de 42 pesos presentado por el Administrador de Aduana, para "*la compocision del Bote del Resguardo destinado á la Puná*", habiendo la Junta considerado este un gasto necesario y por tanto ordenado el pago.^{P3/153}

Captura de un contrabando – no hay procedimientos claros

El 27 de enero se presentó un caso interesante sobre la aprehensión de un contrabando y el premio al que se hizo acreedor el aprehensor. Veamos la comunicación que pasa el Juzgado 1º Municipal de Guayaquil, a cargo de don Juan Francisco Icaza (hermano de Francisco de Paula Icaza, administrador de Aduana), al Gobernador encargado:

"*Haviendo seguidose en este Jusgado expediente contra Baltazar Aguirre de la Nacion de Paita p^r. haverse introducido con su Bote al Rio de Pagua para sacar carga, sin la competente licencia, se sentencio declarando q. el Bote y un barril de Aseyte aprehendido fuese decomisado y se entregasen al Sr. Subt^e. Manuel Tribiño como aprehensor. En tal consepto como este Bote y barril de Aseyte se hubiese entregado povichalmente p^r. la Gobernacion p^a. su seguridad; pasé nota á dicho Sor. Capitan del Puerto para q. entregase al Sor. Triviño dichas especies; y me contesta q. necesita igual orden de esta Gobernacion p^a. poder verificar su entrega; por lo tanto suplico á US. se sirva prevenir al Sor. Capitan del Puerto debe verificar la entrega del Bote sus hutiles y barril de aseyte al conbenido Sor.*

Sub^{te}. Tribiño sin reparo alguno...".^{P3/37} La recompensa de la embarcación y parte de la carga era muy provechosa para el aprehensor y siendo así nos asombra que no hayan habido más aprehensiones y denuncias sobre contrabando. El hecho de que no existía un procedimiento ya establecido sobre casos como este nos indica que ocurrencias como la tratada no eran frecuentes.

Con fecha 24 de enero el Gobernador oficia al capitán del puerto, CPFG Francisco Reyna, comunicándole que el Alcalde 1° Municipal había ordenado la entrega del bote con sus los efectos y el barril de aceite.^{P3/55}

El 30 de enero el Capitán del Puerto comunica al Gobernador que ni bien recibió su orden, ha cumplido lo dispuesto y que el Sr. Tribiño ha recibido el bote, los efectos y el aceite.^{P3/56}

Con fecha 30 de marzo el administrador principal de Aduana don Francisco de Icaza comunica al Gobernador: "*Quedo impuesto en la prevencion que US. hace sobre los efectos que se exportan ó reembarquen para los puertos de la repub^{ca}., y especialmte. para el de San Lorenzo, y en contestacion tengo la satisfaccion de asegurarle que esto mismo es lo que se practica en esta aduana para evitar el contrabando que los comerciantes no pierden ocasion de hacer aunque sea de poca consideracion*".^{P3/40} Con esto don Francisco nos está diciendo que los comerciantes de esa época tenían la costumbre de defraudar al fisco y era necesario un estricto y permanente control para evitarlo. La práctica de reembarque y "retorno", por no haberse vendido, de la que supuestamente era la misma mercadería, fue durante un tiempo la forma "científica" de contrabandear.

No hay medios para impedir el contrabando

En carta del 31 de marzo el gobernador Rocafuerte le dice al presidente Flores: "*El estado actual de nuestra hacienda me horroriza, y lo peor es que no veo en lejana esperanza un porvenir feliz. Aquí todo está paralizado, el comercio se resiente de las discordias civiles del Perú y Nueva Granada; el contrabando es grandísimo y no hay medios de impedirlo; la aduana, compuesta de jefes inválidos, no produce lo que debería producir; las quiebras se multiplican, el espíritu de rapiña prevalece en todos los ramos y, para colmo de males, los morlacos y lojanos están inundando el país con falsas monedas...*".^{P3/41} Esta carta de Rocafuerte merece algún análisis: "... no hay medios para impedirlo" (el contrabando) dice el Gobernador, pero cuando vemos los medios con que contaba el Resguardo de Aduana y la forma, que ya hemos visto, como le restaban medios, nos hacen pensar que el Gobernador se hacía el desentendido, siendo por mucho responsable de la carencia de medios de que se queja. A esto hay que agregar la reducción de medios de la Marina de Guerra, que también tenía la misión de contener el contrabando. Por otro lado, nos dice que la Aduana estaba "compuesta de jefes inválidos" lo cual era cierto, pues don Francisco de Paula Icaza frecuentemente estaba con permiso y actuaba el sub administrador, Sr. Vicente Martín. Pero no dice en esta carta que la

razón por la que estaban Icaza y Martín en los puestos era por su probada honestidad. Sin embargo, sin medios adecuados para controlar el contrabando, de nada sirve tener funcionarios honestos.

Escándalo en Manabí

Entre enero y febrero se desató un escándalo en la Aduana del puerto mayor de Manta, pues en diciembre de 1840 se determinó que la goleta "Gracia del Guayas" estaba portando un contrabando de paja toquilla, pero con el transcurso de los días la situación se enredaba. Sólo la persistencia del Alcalde Municipal suplente de Montecristi hizo patente el grado de corrupción que existía en Manabí, pues en el proceso estuvo involucrado el Gobernador de esa provincia, quien protegía al inspector que inicialmente descubrió el contrabando y luego lo cubrió. Este caso lo veremos más detalladamente cuando toquemos el punto del puerto mayor de Manabí.^{P3/38 y 39}

Nuevo arancel de Aduana

En el mes de marzo se emitió un nuevo arancel para las aduanas de Guayaquil y Loja y fue enviado a los gobernadores de esas provincias para su aplicación. Con fecha 1° de abril el Gobernador de Guayaquil comunica al Administrador de Aduana: "*El Señor Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda con fecha 24 del mes prócsimo pasado que acaba de espirar me dice lo siguiente: 'El Arancel que remito á US., y que debe rejir en el Comercio de esa Plaza, pasó al dictámen del Consejo, quien lo ha emitido en los términos siguientes: --- 'Señor: --- Se ocupó el Consejo de ecsaminar los Aranceles que debian rejir el corriente año en las Aduanas de Guayaquil y Loja, y estuvo por su aprobacion, agregando que por lo que respecta al de Guayaquil se transmita á la respectiva Gobernacion el informe que ha dado la Contaduria Jeneral de Hacienda, con el fin de que se observen los articulos 9 y 10 de la Ley de 13 de Abril de 1837, y según los cuales están esentos del pago de otros algunos efectos que se importen, y de que por medio de un reconocimiento mas prolijo en la Aduana se eviten los fraudes indicados por la sobredicha Contaduria Jeneral' ...*".^{P3/42} Lastimosamente no hemos podido ubicar el informe de la contaduría general para ver cuales eran los fraudes que se daban según ellos.

Se insiste en el cierre de puertos mayores

El contrabando continuaba sin control y los ingresos de la Aduana de Guayaquil disminuían. El Administrador principal pasó una comunicación al Gobernador en la cual manifestaba su criterio de las causas. Rocafuerte pasó esta a su vez al Ministro de Hacienda, el 21 de julio, con sus propios comentarios que reproducimos a continuación: "*Al elevar al conocimiento de S. E. el Poder Ejecutivo la nota orijinal que me ha dirigido el Sor. Admor. de la Aduana de este Puerto,*

manifestando lo perjudicial que es á las rentas fiscales la ecsistencia de un Puerto Mayor en la Provincia de Manavi y el de San Lorenzo (el Pailón); p^r. el inevitable y frecuente contrabando que se hace p^r. dhos. Puertos, tengo el honor de informar que los fundamentos aducidos p^r. el S^r. Admor. son incontrastables, y p^r. consiguiente los reproduczo del mismo modo que los que manifesté al Sup^o. Gobno. p^r. conducto de US. en mi comunicación de 8 de Enero de año ppdo. de 840 marcada con el n° 12 que en copia acompaña á US. p^a. que tomándola nuevamente en concideracion, se sirva el Poder Ejecutivo en merito de ambos documentos acceder á la solicitud legal que en ella propuse como unico recurso para evitar la decadencia ó ruina de las rentas públicas en esta Provincia".^{P3/43}

Rocafuerte parece que no comprendía que los contrabandos no se realizaban todos necesariamente por los puertos mayores o menores, pero sí muchos por cualquiera de la costa que tuviera acceso terrestre hacia las ciudades donde se consumían los productos de contrabando que ingresaban. Adicionalmente, cualquier punto de la costa donde existiera producto exportable, era punto potencial de salida de esos productos sin el pago de los respectivos derechos. Todo era cuestión de que el contrabandista pidiera a los productores que entreguen el producto en un punto X y él se encargaba de coordinar la llegada del buque a recoger la carga. Esto es lo que ocurría con la paja toquilla y mocora en toda la costa, no solo la manabita.

La única manera de controlar ese contrabando era con un número adecuado de buques que ejercieran ese control, pero esto ni siquiera se lo discutía.

En las aduanas de los puertos mayores lo que se necesitaba era suficiente personal y los medios que requería el Resguardo de Aduana. Por supuesto, también se requería funcionarios honestos y dinámicos, pero como vimos en el caso de Manabí, la corrupción estaba enraizada en los más altos niveles de la administración pública.

Representación del comercio de Guayaquil

Entre julio y agosto los comerciantes de Guayaquil elevaron una representación al Presidente de la República a través del Gobernador de Guayaquil. Esta representación es muy interesante y muestra los puntos de vista de los comerciantes guayaquileños que, en esencia, se mantienen hasta el comienzo del siglo XXI:

"Los comerciantes de la ciudad de Guayaquil... exponen que ya es en extremo ruinoso al comercio de este puerto el que se hace clandestinamente por el de Manta que desde que se habilitó de Puerto Mayor solo ha servido para facilitar el contrabando y perjudicar a los que hacemos nuestras introducciones y extracciones pagando los derechos que señalan las leyes, debía ser ésta la consecuencia de aquella disposición porque no siendo posible vigilar una costa tan extensa y despoblada era necesario que se hiciese allí el contrabando que aquí hallaba los mayores embarazos y que este contrabando viniese después a esta plaza a perjudicar al comercio hecho legalmente arruinando a aquellos ciudadanos que causan los ingresos más considerables al Erario Nacional, una provincia como Manabí de tan cortos consumos no necesitaba de un puerto Mayor"

como lo necesitan aquellas poblaciones que consumen muchos cargamentos de efectos extranjeros y pueden retornar los buques cargados de productos propios, cuando apenas el de Guayaquil puede considerarse capaz de recibir las mercaderías extranjeras (...) Esta ciudad que en todos tiempos ha sido en todo el Ecuador la que ha facilitado al Gobierno Supremo los caudales que han exigido las necesidades (...) Esta ciudad que por su importancia mercantil era acreedora a toda la protección del Gobierno (...) no ha visto jamás que se tome a favor suyo una medida que le sea favorable y si ha visto que a pretexto de favorecer a otras provincias se han concedido a todas esenciones y privilegios que resultan en perjuicio de Guayaquil (...) Continuando el presente orden de cosas llegará el día en que no encontrando el comercio de esta plaza sino perjuicios que recibir por el empleo de sus capitales en unas especulaciones ruinosas o retirarán estos capitales del giro en que se hallan o los emplearán en especular como los otros evitando el pago de derechos (...) Y la verdad es que no hay razón para que en una República en que todos los ciudadanos son iguales en derechos y en deberes, unos paguen por sus consumos y otros no, unos especulen pagando y otros sin pagar, unos contribuyan por el empleo de sus capitales y otros disfruten de privilegios y sobre todo que aquellos que más contribuyen sean los menos considerados y aquellos que menos pagan tengan más consideraciones (...) A Vuestra Excelencia pedimos y suplicamos que se sirva mandar reducir el puerto de Manta a la clase de menor como lo era antes, tomando las demás providencias que exigen las necesidades del Erario y la igual repartición de las cargas del Estado que conviene establecer entre todos los ciudadanos de una República".^{P3/52}

El edificio de la Aduana

Para mediados de agosto la refacción del edificio de la Aduana de Guayaquil estaba concluida y el administrador encargado le pide al Gobernador definir el uso de los locales del zaguán. No se había definido si los locales serían para vivienda de los empleados, para oficinas o para otro uso.^{P3/44}

El gobernador Rocafuerte deseaba que se concentren en ese edificio las oficinas públicas y que los empleados que allí vivían se trasladen a la casa del Consulado o a la Consistorial, otros dos edificios del Gobierno. Uno de los argumentos era que el que existan viviendas en ese edificio ponía en riesgo su integridad, pues las cocinas representaban un peligro de incendio.

Pero la cosa no era tan sencilla, pues aquellos empleados que vivían allí lo hacían amparados por la ley, que les otorgaba esa vivienda como derecho por el puesto que ocupaban. Entre los que vivían allí estaba don Angel Tola, contador mayor del distrito, quien tomó a cargo la defensa de esos derechos. El Sr. Tola elevó su queja al Ministro de Hacienda, quien pasó la representación a la Contaduría General para su dictamen. Entre los argumentos a favor que presentaba el Sr. Tola estaba el que la existencia de las cocinas en ese edificio venía de hace más de 70 años y que nunca había ocurrido percance alguno, por el mismo interés de los empleados que

se preocupaban de sus propios bienes así como de los del Estado. Dice el Sr. Tola que sólo una vez hubo un principio de incendio que fue controlado de inmediato por el empleado habitante en esa pieza.

En la representación del Sr. Tola se puede apreciar que prácticamente daba por sentado que se haría lo que el Sr. Gobernador impusiera a la Junta de Hacienda, pues cita el caso de una Junta de Hacienda en que participó el oficial mayor de la contaduría, Juan Pablo Moreno, en vez de él, sin estar enfermo o ausente de la ciudad (pero acepta haber estado ausente de la oficina, sin justificar el por qué). Tola argumentaba como factor a tomar en cuenta el costo que tendría el habilitar las viviendas en los otros edificios, que sería muy oneroso para el Estado.^{P3/49}

Se insiste en el cierre del puerto mayor de Manabí

Con fecha 25 de agosto el Gobernador insiste ante el Ministro de Hacienda sobre el cierre del puerto mayor de Manabí.

"El vivo interes de que estoy animado p^r. el adelantamiento de las rentas fiscales, como el deber que me impone mi destino de velar y propender en cuanto esté de mi parte, á que no sufran el menor detrimiento, me obligan á molestar la atencion de Sup^o. Gobno., repitiendo con tanta frecuencia como lo he verificado en varias comunicaciones las causas que motivan esta sensible disminucion dimanada del escandaloso contrabando que se hace p^r. la Provincia de Manavi, y que el unico medio de precaver estos males que cada dia van en aumento depende únicamente de la voluntad del Poder Ejecutivo poniendo en accion la facultad que le concede el artº. 13 del dto. Legislativo de 8 de Marzo de 837 para poder cerrar el Puerto Mayor de aquella Provincia.

Ha llegado á tal estremo el descaro y facilidad con que se cometan el fraude p^r. aquel Puerto, que ya se compran cargamentos en esa plaza p^a. introducirlos á esta á venderlos á precios más baratos que los que corren aquí, sin embargo de los mayores gastos que han impedido en su transporte, como lo justifica p^r. el oficio del S^r. Adm. de esta Aduana que original acompaña á US. en comprobante de esto, y p^a. que tomando en consideracion su contenido, como todas las demás razones que sobre este interezante negocio he aducido en mis notas oficiales de 8 de Enero del año ppdo. 840 marcada con el n° 12 y la del 21 de Julio del presente con el 23 se sirva el Poder Ejecutivo adoptar el recurso que le proporcione el articulo del dto. citado p^a. contener la ruina del comercio de esta Plaza y del Erario que serán inevitables, sino se toma esta medida". Veamos el informe del Administrador:

"Acaba de fondear en este puerto la Goleta Nacional Francisca procedente de Montecristi (Manta) conduciendo entre su carga varios tercios de efectos extranjeros de los cuales unos se debuelben por inbendibles como importados de esta plaza á aquella Provincia, y otros por comprados en ella, y todos con la concesión de libres de Dros.; los primeros por que los habían pagado en esta y los segundos por haverlo berificado en aquella Admor.: Respecto á los primeros no se si se ha cumplido con lo mandado en 2 de Marzo de año ppdo. p^r. VS. y aprovado

p^r. el Supremo Gobierno, de presentarlos en esta Admon. abiertos. Y respecto á los segundos siendo una ocurrencia nueva, me encuentro embarado p^a. resolver lo que debe hacer; por que aunque parese justo que habiendo pagado los derechos en aquella Aduana, no deben pagar nuevamente en esta; tambien es de tenerse en consideracion los graves perjuicios q. pueden resultar al Comercio y al Govierno si se permite la importacion de efectos en esta forma. Se dice publicamente el descaro con que se hace el contrabando en la Prov^a, y se justifica con ver que despues de comprarlos hallí, los importan á esta para su venta, y que lo hacen á precios mas varatos de los de plaza sin embargo de los mayores gastos. Si no se toma algunas medidas fuertes, ó se cierra aquel puerto, que sería lo mas conveniente p^r. lo difícil de guardar su dilatada costa; las rentas del Estado cada día hiran en disminucion".^{P3/45}

El informe del Administrador de la Aduana de Guayaquil era muy inquietante, pues se percibía que se estaba dando un ilícito, pero no había una manera clara de determinarlo, por la falta de contacto y procedimientos de trabajo conjunto que existía entre las dos aduanas. Por supuesto que para la administración de la Aduana de Guayaquil era más conveniente que simplemente se cerrara el puerto mayor de Manabí, pero esa solución condenaba al aislamiento a toda esa provincia.

Varios asuntos aduaneros y del Resguardo

En la Gaceta del Ecuador N° 404 del 19 de septiembre de 1841 se reimprimió el decreto del 15 de abril de 1836 que buscaba evitar el contrabando y al mismo tiempo se publicó un decreto ejecutivo emitido por el Vicepresidente encargado del poder ejecutivo, el 15 de septiembre de 1841, cerrando el puerto mayor de Manabí y dejando a Manta (el puerto del cantón Montecristi) como puerto menor.^{P3/46 y 47} La insistencia del Gobernador de Guayaquil y del Administrador de la Aduana de ese puerto había dado el fruto deseado. Interesante del decreto es que se sigue considerando a Jaramijó como el puerto mayor de Manabí sin tomar en cuenta que hacía algún tiempo esa capacidad había sido trasladada a Manta, pero de manera informal. Como el decreto original se había expedido a favor de Jaramijó, legalmente se tenía que revocar lo mismo que fue otorgado.

Reimpresión del Reglamento de las aduanas marítimas

En el Correo Semanal N° 1 del 3 de octubre de 1841 se reimprimió el Reglamento para las aduanas marítimas que había sido aprobado por el Presidente el 3 de diciembre de 1839 y puesto en vigencia el 1º de enero de 1840.

El reglamento de 70 artículos era tan efectivo como se lo hacía valer y respetar por parte de las autoridades responsables. Con un Resguardo pobre, una Marina de dos buques y una administración de aduanas a la cual se le mezquinaba personal competente, era poco lo que se podía pedir.^{P3/48}

Problemas de jerarquía

Para colmo de males, los empleados del Resguardo de Aduana eran minimizados y vejados por otros funcionarios. Un caso lamentable se dio en el mes de noviembre cuando el teniente de fragata Francisco Robles estuvo a cargo temporalmente de la capitánía del puerto de Puná, puerto que normalmente dependía de la capitánía de Guayaquil, pero que por la situación de amenaza del Perú, adquirió temporalmente mayor jerarquía debido a que los buques de guerra extranjeros no podían pasar de ese punto sin autorización especial. Los empleados del Resguardo eran maltratados por el capitán Robles, e inclusive a uno le pegó y este pidió separarse de su puesto al sentirse abusado. Más aún, cuando llegó un buque extranjero, el teniente Robles impidió el embarque del guarda, de acuerdo a las normas, por exigir su precedencia como oficial de jerarquía superior y, ante el reclamo del encargado del Resguardo, indicó que si no le obedecían ordenaría hacerles fuego.^{P3/50 y 51} El Administrador recibió las quejas y presumimos que tomó acción al respecto.

Rebajas de derechos a ciertos buques

Uno de los problemas que veían los funcionarios era que los buques procedentes de Europa que entraban a Guayaquil, lo hacían luego de hacer escala en los puertos del Sur como Valparaíso, Callao y otros puertos mayores o de depósito, de acuerdo con la carga que traían. Al Gobierno ecuatoriano le interesaba fomentar la llegada directa al puerto de Guayaquil, de buques procedentes de Europa, pues el tiempo de viaje sería más corto al evitar los tiempos de escala y tal vez más importante, un buque consignado enteramente a puerto ecuatoriano tenía más oportunidad de llevar de retorno carga completa de productos ecuatorianos. Con ese fin, el presidente Flores emitió, con fecha 20 de diciembre de 1841, un decreto que rebajaba en un 6 por ciento los derechos de importación a los cargamentos traídos directamente de Europa, que introduzcan buques nacionales. Para los buques de bandera extranjera se les rebajaba el 5 por ciento. Lastimosamente este decreto no consiguió el objeto de fomentar ese comercio, pero sí benefició a los pocos armadores nacionales que tenían o representaban buques con la capacidad de hacer ese viaje, y específicamente benefició a don Manuel Antonio de Luzarraga, armador de la fragata "Adela", de 424 toneladas. No sabemos de otro armador nacional que tuviera un buque capaz de hacer ese viaje sin escala.^{P3/53}

Privilegios exclusivos

El mes de diciembre, estando el Presidente en Guayaquil, se lograron hacer muchas cosas que no se hacían dentro del giro corriente de la administración pública. El Sr. Fernando Márquez de la Plata quería poner una posada y solicitó el privilegio exclusivo de importar libremente una cantidad de licores. Elevado el pedido al Presidente, concedió, el día 27, el privilegio exclusivo por el período de dos años. Esto fue notificado al Administrador de Aduana y al interesado.^{P3/94} Este constituía

uno de muchos intentos, algunos exitosos, por establecer monopolios en base a privilegios concedidos por el poder ejecutivo a manera de gracia personal.

Cuentas de la Aduana en 1841

Terminado el año 1841, la Administración de Aduana de Guayaquil emitió un informe de "Corte, arqueo y visita de todos los caudales y efectos pertenecientes á la Hacienda publica, y ramos particulares de ella".^{P3/278 y 279} En este informe, presentado el 2 de enero de 1842, es de particular interés el cuadro de deudas de años anteriores, que incluye al 1841 recién fenecido. También es interesante el inventario de las naves al servicio de la Aduana y su Resguardo. Si comparamos lo adeudado en 1840 con lo que indicamos páginas atrás en el informe correspondiente a ese año, vemos que las cuentas sí se pagaban en su mayoría.

Veamos el cuadro de las deudas de los años anteriores:

Año	Total en pesos
1835	11:
1836	79:
1837	165:
1838	2.006:
1839	156:
1840	1.765:
1841	58.660:
Acumulado	62.844:

La situación no era tan mala después de todo, si tomamos en cuenta que el año 1841 estaba recién terminado y la deuda de años anteriores era en general menor mientras más tiempo había pasado.

Inventario del Resguardo de Aduana en 1841

Veamos también el inventario del Resguardo de Aduana y sus naves, el cual no cambió mucho del presentado a comienzos de 1841, como vimos al comienzo de este capítulo.

Resguardo:

Item:	Valor en pesos:
Una mesa usada...	4:
Una id. con tintero y salvadera...	3:
Tres taburetes de zuela y una tarima...	9:
Una balza inutil q. sirve al Resguardo...	10:
Veinte y ocho espadas...	224:
Un farol...	3:

Podemos ver que el Resguardo de Aduana estaba muy pobemente equipado y que no contaban con una sola arma de fuego.

Falúa:

"Una Falua con todo su aparejo, velas jarcia y toda arboladura, un reson y su amarra, diez remos, tres cijines con sus fundas, empabesadura, un almacen de agua, una caña de timon de fierro, un togon, una tolda vieja, una plancha, dos vicheros y una bandera". Todo avaliado en 300 pesos.

Bote y esquifes:

"Uno dho. con timon y caña, tolda, velas, cuatro remos y una amarra". 150 ps.

"Dos esquifes con sus correspondientes canaletes". Avaluados en 68 ps.

Bote que sirve a Puná:

"Uno dho. de media vida con toldo nuevo, cuatro remos, una bandera y un palo con su vela de media vida". Avaluado en 150 ps.

"Dos remos de repuesto". Avaluados en 33 ps.

Capítulo 25 - El puerto de El Pailón

Sobre los puertos hemos venido tratando en los varios capítulos. Aquí haremos un recuento.

Al retomar su puesto luego del fallido Congreso de 1841, el gobernador Rocafuerte escribe al presidente Flores, con fecha 10 de marzo, diciéndole que "... en punto de rentas esto está malo, malísimo, y lo que es peor, sin esperanzas de mejorar de suerte, si no se cierran prontamente los puertos del Paylón y de Manabí...".^{P3/34} La campaña para cerrar el puerto de El Pailón arreciaría en este año.

El Presidente quería levantar un empréstito y aumentar el precio de la sal para pagar por él. El gobernador Rocafuerte le escribe con fecha 7 de abril, aconsejando en contra y sugiriéndole medidas para incrementar las rentas. Le dice: *"Empiece por cerrar el puerto del Paylón, el de Manta, por renovar todos los resguardos (de Aduana), por reformar las oficinas, por impedir el contrabando..."*.^{P3/65}

El 9 de mayo se ordenó enviar a la goleta "Diligencia" al puerto menor de Atacames para llevar reclutas a Guayaquil para que suban a Quito por esa vía. Esto nos ratifica que no había un camino transitable entre el Pailón y la Sierra, pues de haberlo se debía haber transportado la tropa a ese puerto para marchar a la capital y no a Guayaquil, lo que requería un recorrido bastante más largo.^{P3/164 y 165}

El 21 de julio el gobernador Rocafuerte, motivado por el Administrador de Aduana de Guayaquil, ofició al Ministro de Hacienda insistiendo en que era necesario cerrar el puerto mayor de San Lorenzo para impedir el contrabando que mermaba los ingresos de la Aduana de Guayaquil.^{P3/43}

El CPFG Juan María Doyle fue nombrado capitán del puerto de El Pailón y ocupó el cargo que no tenía por abjeto controlar los buques que entraran allí. Pero no se mantuvo en él mucho tiempo, pues recibió el nombramiento para un cargo mejor: El de 2º comandante del vapor de guerra "Guayas". Con fecha 18 de agosto el Ministro de Guerra y Marina le dice al Ministro de Hacienda: "*Habiendo hecho su renuncia de Capitan del puerto de San Lorenzo el Capitan de fragata graduado Juan Maria Doyle, y sido nombrado este Jefe 2º Comandante del Buque de Vapor Guayas, S. E. el vice Presidente me ha ordenado dirijirme á VS. H. para que mande á la Gobernacion de Imbabura proponga la persona que deba ocupar la vacante de dha. Capitania de Puerto*".^{P3/281}

Como el estanco de la sal era la responsabilidad de la Tesorería del Distrito de Guayaquil, la Junta de Hacienda de esa provincia, reunida el 16 de septiembre, consideró el establecimiento de colecturías en el cantón de Esmeraldas, en los puertos menores de Atacames y la Tola. Desde 1837 se suponía que se debían de haber instalado, pero por razones no especificadas no se había cumplido. No tenemos confirmación de que se cumpliera la resolución, pero era necesaria, pues la sal que entraba por esos puertos era toda de contrabando, por lo que el erario perdía esos ingresos.^{P3/282}

A pesar de la campaña permanente del gobernador Rocafuerte, el puerto de El Pailón permaneció abierto en las mismas condiciones y causando los mismos problemas para el erario y los ingresos aduaneros del puerto de Guayaquil.

Capítulo 26 - El puerto mayor de Manabí

Ya vimos cuando tratamos sobre el puerto del Pailón, que la situación del puerto de Guayaquil era pésima y el gobernador Rocafuerte asignaba la culpa a los puertos mayores de El Pailón y el de Manabí, que era entonces oficialmente el de Jaramijó pero en la práctica lo era el de Manta, por la introducción de contrabando. La campaña para cerrar el puerto mayor de Manabí tendría éxito ese año.^{P3/34} El puerto mayor de Manabí era importante para el desarrollo de esa zona, pero lamentablemente el descontrol administrativo que permitía el contrabando que afectaba los ingresos de la Aduana de Guayaquil, principal fuente de ingresos del erario nacional, creaba una fuente de presión para que el puerto mayor se redujera a

puerto menor. Que esta medida era injusta bajo nuestra óptica actual sobre libre comercio, no hay la menor duda; pero para la época, lo único que importaba eran los ingresos del erario y no tenía importancia el desarrollo de los pueblos marginales. El cierre de los puertos mayores era la solución aparentemente fácil para controlar el contrabando, pero era una solución irreal, pues se cerraban los puertos pero no cesaba el perjuicio al erario ya que los contrabandistas simplemente cambiaban el domicilio. Una vez establecidos los mecanismos de contrabando, era muy difícil ganarles a los empresarios contrabandistas, que siempre actuaban con mayor agilidad y rapidez administrativa que la burocracia estatal.

El gobernador encargado de Guayaquil, Juan Francisco Bernal, pidió al Comandante General del Distrito, el 4 de enero, que se pusiera a orden suya la goleta de guerra "Diligencia" para realizar un crucero por la costa de Manabí, con el fin de controlar el contrabando.^{P3/36} La orden fue cumplida, pero la goleta no pudo salir al crucero por daños y luego vino la orden de que se mantuviera lista para cumplir una comisión importante en el transporte de un correo a Panamá.

Contrabando en la goleta "Gracia del Guayas"

La goleta "Gracia del Guayas", que fuera una vez parte de la Marina de Guerra, vendida por considerarla inútil, fue capturada en el puerto de Manta, el 14 de diciembre de 1840, con el contrabando de aproximadamente ochenta tercios de paja toquilla. El juzgado municipal de Montecristi dio inicio a una causa que involucró al gobernador de Manabí, Juan Antonio Menéndez, al interventor de la Aduana de Manta, José Gabriel Cabero y al capitán de la "Gracia del Guayas", Manuel de Jesús Mora; pero como el Gobernador tenía fuero, la causa fue enviada a Guayaquil el 27 de febrero, para ser atendida por la Corte Superior.

El caso se dio así: La goleta "Gracia del Guayas" cargó en el puerto no habilitado de Jaramijó algunos bultos cerrados, en base a un permiso especial, pero ilegal, del Gobernador de Manabí. La goleta recaló en Manta, donde el interventor Cabero inspeccionó "seis ú ocho tercios", descubriendo que contenían paja toquilla, producto de prohibida exportación, pero de inmediato desistió de continuar la inspección del resto de la carga. El capitán de la nave, Manuel de Jesús Mora, ofreció a Cabero tres onzas de oro para que no prosiga la inspección, a lo que accedió el inspector. Luego, el capitán Mora renegó de su oferta y Cabero se quejó con Pedro Reyes, quien cuenta lo sucedido a otros y por eso se hace público el hecho. El juzgado municipal inicia la causa y se dan las evidencias que prueban el ilícito, por lo que continúa el proceso, que debe ser enviado a la instancia superior de la justicia por el fuero del Gobernador.

Mientras tanto, la goleta huye de Manta con la carga y el Juez Municipal (en esa época denominado Alcalde), pide al Gobernador de Guayaquil su ayuda para que dicho buque sea capturado.^{P3/38}

Corrupción en la Aduana de Manta

De inmediato, el 9 de marzo, se dio un caso de corrupción y abuso de autoridad de los que vemos con frecuencia en la actualidad: El gobernador Menéndez, involucrado en el caso al haber sido quien ilegalmente otorgó el permiso para que la "Gracia del Guayas" cargue en Jaramijó, en vez de ser suspendido en el cargo lo continuó ejerciendo y él a su vez mantuvo en el cargo, no sólo de inspector sino de administrador encargado de la Aduana de Manta, a José Gabriel Cabero, pese a las protestas del Alcalde Municipal (juez municipal) suplente de Montecristi. Ante la insistencia y protesta del Alcalde, el Gobernador de Manabí indicó que como Cabero era indispensable en el cargo y no había quien lo pudiera reemplazar, lo ejercería bajo arresto, para que pudiera continuar cumpliendo su función. ¡Insólito! El administrador titular de la Aduana de Manta era José de Villamil y Joly, quien estaba ausente ejerciendo la diputación por Manabí, en el Congreso de 1841.^{P3/39}

Una vez de regreso en el cargo y enterado el gobernador Rocafuerte de la situación de reducción anormal de los ingresos de la Aduana de Guayaquil, inició una nueva campaña de presión al Gobierno para cerrar los puertos mayores. El 7 de abril decía al Presidente: "*Empiece por cerrar el puerto del Paylón, el de Manta, por renovar todos los resguardos...*".^{P3/65} ¡La fórmula mágica para controlar el contrabando era cerrar los puertos mayores! Esto, por supuesto, era una exageración de Rocafuerte, pero simplemente no se consideraban otras opciones, como reforzar la fuerza marítima para hacer un control efectivo en las caletas contrabanderas, que no eran difíciles de identificar por su doble capacidad de acceso marítimo y comunicación terrestre con las ciudades de consumo de los productos contrabandeados.

Como la goleta "Diligencia" se puso a órdenes del Gobernador para cumplir una "comisión especial", el Comandante General del Distrito le pide permiso para usarla, a lo que contesta el Gobernador con fecha 19 de abril de manera afirmativa, recalzándole la necesidad de que regrese de inmediato. El uso que le daría el Comandante General del Distrito era para conducir a Manabí un destacamento de tropas que serviría de guarnición, pues la provincia estaba desprotegida.^{P3/162}

Sin embargo, hasta el día 21 de abril la goleta no salía con las tropas. La goleta había estado al ancla en el río Guayas desde enero, esperando cumplir una misión de suma importancia, pero hasta la fecha no había indicio de cuando sería. La espera fue tan larga que los suministros que estaban a bordo para cumplir la comisión se estaban dañando. A pesar de la orden superior, el Gobernador despachó la goleta en la misión de transporte de tropas.^{P3/163}

El 9 de junio se dio el caso de entrada a Manta de la goleta "Ramona", que debía haber ido a Esmeraldas para traer la cuota de tropas y reclutas para ir al interior por la vía de Guayaquil. El buque había entrado en el camino de ida, pues el oficial a cargo, capitán Cuenca, resolvió no avanzar hasta Esmeraldas por el peligro que

representaba el mal estado del buque. El estado de la goleta era tan malo que el comandante de armas de la provincia, coronel Carlos Vincendón, luego de recibir un informe del personal del Resguardo, decidió no permitir el zarpe por el peligro que representaba para la escolta y la tripulación. Esto obligó al personal a permanecer en Manta hasta que resolvieran cómo se transportarían a Guayaquil.
P3/169 P3/170a y P3/283

El 9 de julio el Gobernador de Manabí escribió al Ministro de Hacienda que el interventor de la administración de Aduana y Rentas Internas de Manabí, Gregorio Espinar, había fallecido en la punta de Santa Eleana luego de muchos meses de enfermedad.^{P3/284} Esto permitiría al Gobernador poner a su personal en ese puesto.

En julio la situación del ingreso de contrabando por los puertos mayores de Manabí y Esmeraldas no había mejorado. Los ingresos de la Aduana de Guayaquil continuaban decayendo y Rocafuerte insiste, con fecha 21 de julio, ante el Ministro de Hacienda para que se cierre el puerto mayor de Manabí.^{P3/43}

El 23 de julio en Manta, a bordo de la goleta "Diligencia", se embarcaban 50 tropas veteranas y 22 reclutas para cumplir la cuota establecida por el Gobierno para reforzar el Ejército para su intervención en Pasto. Ese embarque de personal daba al traste con la intención de reforzar y dar seguridad a la provincia, con cuyo fin se había enviado tropa en abril.^{P3/171}

El 25 de agosto en Gobernador de Guayaquil presenta nuevamente al Ministro de Hacienda una extensa comunicación insistiendo en la necesidad de cerrar el puerto mayor de Manabí por el "*escandaloso contrabando que se hace p^r. la provincia...*" El Gobernador dice que "... *el unico medio de preaver estos males que cada dia van en aumento depende unicamente de la voluntad del Poder Ejecutivo poniendo en accion la facultad que le concede el art. 13 (...) para poder cerrar el Puerto Mayor de aquella Provincia*".^{P3/45}

Discrepamos con el Gobernador, pues se podían tomar muchas medidas para controlar el contrabando, pero se buscaba la vía fácil, que era cerrar los puertos. Esto aumentaría en cierta medida los ingresos de la Aduana de Guayaquil, pero no frenaría el contrabando como lo pregonaba el Gobernador, al tiempo que sí se perjudicaría el comercio legítimo de Manabí, que si no era mayor era porque no se permitía su desarrollo por cuanto el Gobierno central quería controlarlo todo y, al no poder hacerlo, prefería fomentar el retraso del progreso comercial.

El comercio de Guayaquil concordaba con el Gobernador en la necesidad de cerrar el puerto mayor de Manabí, pero por sus propias razones. A ellos lo que les afectaba era la baja de las ventas de sus productos en los varios puertos de Manabí, así como el ingreso de mercadería de contrabando supuestamente nacionalizada en

Manta, pero que por razones obvias se vendía a un precio menor que lo que podían venderla los comerciantes que sí habían pagado los derechos respectivos. El primero de septiembre el Gobernador escribía al Ministro de Hacienda enviándole una representación del comercio de Guayaquil pidiendo el cierre del puerto mayor de Manabí. El Gobernador respaldaba la representación.^{P3/52 y P3/73}

Se cierra el puerto mayor de Manabí

Luego de mucho esfuerzo, el pedido del Gobernador de Guayaquil y del Administrador de esa Aduana surtió efecto. El 15 de septiembre de 1841 el vicepresidente encargado del poder ejecutivo, Sr. Francisco Aguirre Mendoza, emitió un decreto ejecutivo mediante el cual se cerró el puerto mayor de Manabí. Veamos parte del texto: "*Art. 1º El puerto mayor de Jaramijó en la provincia de Manabí, quedará cerrado desde la publicación del presente decreto en aquella provincia. / Art. 2º Solo el puerto de Manta queda habilitado como puerto menor, i en él se establecerá una aduanilla con el receptor i los guardas que tenia la que eexistia en Montecristi, ántes de la publicacion de la citada lei de 8 de marzo de 1837, quedando cerrados los otros puertos, caletas, radas, ensenadas i desembarcaderos de la provincia. - § 1º Se esceptúa la bahía de Caracas, a donde las embarcaciones podrán ir a cargar cacao i demas frutos territoriales, cuya estraccion no esté prohibida; obteniendo ántes el competente permiso del receptor de la aduanilla de Manta, el cual lo otorgará después de haber registrado prolijamente el buque...^{P3/46, 47, 285, 286 y 287}*" Luego continúa el decreto con once artículos que regulan el comercio del puerto menor de Manta con el mayor de Guayaquil exclusivamente.

Por supuesto que este decreto, sin los medios para hacerlo respetar, que eran los buques de la Marina o del Resguardo de Aduana, era letra muerta; y lo fue, como veremos más adelante, pues el contrabando continuó por los puertos, caletas, radas, ensenadas y desembarcaderos de toda la provincia de Manabí.

El 22 de septiembre el gobernador Rocafuerte dice al Ministro de Hacienda: "*Con la mayor satisfaccion se ha recibido el dto. espedido pr. el Poder Ejecutivo cerrando el Puerto Mayor de Jaramijo en la Provincia de Manaví, que se sirve VS. acompañarme á su nota de 15 del precente n° 306 á la que tengo el honor de contestar ofreciendo el mas estricto cumplimiento de cuanto en ella se me previene*".^{P3/288}

El Gobernador se preocupó porque Irisarri publicara el decreto en La Balanza, lo que se dio en el N° 52 del 25 de septiembre.^{P3/289} De inmediato ese medio sirvió para difundir la noticia y Rocafuerte le envió un ejemplar al Administrador de Aduana encargado, quien acusa recibo del periódico.^{P3/290}

Secuelas del cierre del puerto de Manta

Con fecha 9 de octubre escribió el Comandante de Armas de Manabí al Comandante General del Distrito de Guayaquil, su superior inmediato: "Con motivo de haberse cerrado por el Supremo Gobierno el Puerto de Manta o Jaramijó, hasta ahora no ha sido satisfecha la guarnicion de esta provincia de haberes que le corresponden por el sueldo del mes pasado y se me asegura que por la nueva reorganizacion de las Oficinas de Hacienda, no se puede saber si habra ó no fondos para este pago en el por venir. Es de esperar que por el espiritu de justicia de VS. que tome inmediatamente las providencias para remediar el presente mal, al mismo tiempo que asegurar la paga dela guarnicion en lo venidero; gabor y justicia á que es tanto mas acreedora esta tropa cuanto que no ha recibido una sola queja contra individuo alguno dela compañia desde mi llegada alla Provincia; prueba inequivoca de que se ha mantenido en el estado de disciplina y moralidad que se debe esperar de buenos servidores de la Patria".^{P3/291}

La carta del coronel Carlos Vincendón nos indica que al tomarse la decisión de cerrar el puerto mayor de Manabí, se lo hizo sin considerar las implicaciones económicas para la provincia ni darle fuentes alternas de ingresos para cubrir sus necesidades administrativas.

Simultáneamente con la carta del coronel Vincendón a su superior inmediato, el Gobernador de Manabí envió una misiva al Ministro de Hacienda acusando recibo del decreto que cerraba el puerto mayor de Manabí y abría como menor el de Manta. Como menciona el coronel Vincendón, en efecto se realizaron cambios en las oficinas de hacienda con el fin de conformarse con el decreto ejecutivo.^{P3/292} Aparentemente, el Gobernador de Manabí no estaba consciente de todo lo que implicaba el decreto, pues pensaba que en Manta se seguiría permitiendo la importación y exportación de productos y su respectiva liquidación. Debe haber sido un duro golpe cuando se enteró que no sería así y que las liquidaciones las haría la Aduana de Guayaquil. Las importaciones no estaban permitidas por los puertos menores y las únicas exportaciones permitidas eran aquellas de productos locales, pero previa liquidación en la Aduana del Distrito. Sin las rentas de la Aduana, los ingresos del tesoro provincial se reducirían a un mínimo.

El 14 de octubre el Comandante General del Distrito le escribe al gobernador Rocafuerte citándole la carta que había recibido del coronel Vincendón, pero no le hace comentario alguno, con lo cual le decía que concordaba totalmente con lo dicho por el subalterno.^{P3/293}

Conociendo al Gobernador, el Comandante General del Distrito le envió directamente una copia al Ministro de Hacienda. Este funcionario le escribe al gobernador Rocafuerte comunicándole del envío de esa carta y le pide a Rocafuerte un informe al respecto.

El gobernador Rocafuerte no debe haber estado muy contento con Wright por esa intromisión en sus funciones administrativas pero Wright hizo lo correcto, pues conociendo la situación fiscal del Distrito de Guayaquil, debía preocuparse por el pago del personal a su mando, que formaba parte muy importante de la lista de sueldos a cargo de la tesorería distrital. Rocafuerte no contestó directamente la carta de Wright e hizo que lo hiciera el secretario de la Gobernación, Juan Manuel Benítez, el 19 de octubre, indicando al Comandante General del Distrito que los responsables de las listas civiles y militares de cada provincia son los gobernadores y que por tanto el responsable de las listas de sueldos de Manabí era su gobernador.

^{P3/294} Rocafuerte pensó que con esta salida se habría librado del problema, pero no quería ver que en realidad él era una especie de "Gobernador Mayor" de las provincias que componían el Distrito, pues para todo efecto práctico se habían centralizado las principales rentas del Distrito en la capital, Guayaquil, y por tanto era responsable de una justa distribución de las mismas. Certo es que las rentas de las otras provincias del Distrito eran mucho menores que las de Guayaquil, pero bien podía Rocafuerte establecer un reparto equitativo y hasta socialmente responsable para propender al desarrollo de esas otras provincias y lograr así que aumenten sus rentas para beneficio de todos. El centralizar las rentas en Guayaquil y mezquinarlas a quienes las generaban era una actitud indigna de la calidad de estadista de Rocafuerte. Pero, después de todo, Rocafuerte era humano...

El 17 de noviembre Rocafuerte escribe al Ministro de Hacienda sobre las comunicaciones de Vincendón, Wright y el Gobernador de Manabí, y adjunta un informe emitido por don José María de Santistevan, tesorero principal del Distrito. El informe dice así en su parte medular: "... *Contraido pues á verificarlo* (la disponibilidad de fondos para hacer los pagos) *no puedo decir otra cosa sinó lo que* *és á VS. demasiado constante que no siendo las entradas de esta Prov^a.* *suficientes para cubrir los sueldos, gastos y contingente que le corresponden, y que para ello hace mucho tiempo estamos recurriendo á anticipaciones grabosas, no es posible sostener tambien de aquí la Guarnicion de Manabi.* Ademas parece que si en esa Prov^a. se arreglasen bien las rentas principalmente la de la sal que debia ser de regular concideracion sin comprar tampoco la extranjera que cuesta mas que la Nacional, creo que ellas podrian dar lo necesario p^a. los gastos naturales de la dha. Prov^a.". ^{P3/294}

Parece, por el argumento del Tesorero Mayor del Distrito de Guayaquil, que si bien en Manabí se disminuyeron las rentas, éstas no aumentaron en la Aduana de Guayaquil. A cualquiera le hubiera alertado esa situación, pues era una clara indicación de que el contrabando se había incrementado proporcionalmente. Sin embargo, no hay mención o acción al respecto.

Con fecha 23 de noviembre escribe el Gobernador de Manabí al Ministro de Hacienda acusando recibo de una nota circular del 26 de octubre con la reforma de

aranceles y tarifas que se debía aplicar en la Aduanilla de Manta, según decreto del 28 de marzo de 1837 que se había puesto nuevamente en vigencia para ese puerto al regresar a la categoría de puerto menor. El Gobernador indica candonosamente que no se había aplicado ese decreto por razón de la dependencia de Manta de la Aduana de Guayaquil, según decreto del 15 de septiembre último, por lo que "*creía que los Aranceles ó Tarifas dela Aduana pral. de Guayaquil, debian rejir en la enunciada Aduanilla como subalterna de aquella*".^{P3/295}

El 1º de diciembre encontramos una comunicación que envía el Ministro de Hacienda al Gobernador de Manabí. Esta interesante comunicación le confirma que los arreglos que sugirió para el puerto menor de Manta fueron aprobadas por la Junta de Hacienda de Guayaquil.^{P3/296} No puede haber una demostración más clara de dependencia y por tanto también de responsabilidad. La Junta de Hacienda de Guayaquil, en la cual no tenía representación alguna la provincia de Manabí, resolvió sobre mejoras de recaudación sugeridas por el Gobernador de Manabí para un puerto de su provincia. Ciento es que la Junta de Hacienda, mal llamada de Guayaquil a secas, debía haberse denominado Junta de Hacienda del Distrito de Guayaquil, pues esa era la división administrativa vigente; pero entonces, esa junta debía haber contado con la representación de los gobernadores de las dos provincias que integraban el Distrito. Sin esa representación, las provincias "foráneas" de los distritos estaban bajo la tutela caprichosa del centro distrital, con todo lo relacionado a centralismo que ello implicaba.

Para el 9 de noviembre el Gobernador de Manabí insiste, una vez más, pues ya había escrito algunas notas sobre el mismo tema, que la guarnición estaba reclamando sus haberes impagos. El Ministerio le había contestado con evasivas y más o menos con el argumento de Rocafuerte sobre la responsabilidad del Gobernador respecto a las listas de su provincia. Sin embargo, ni las evasivas ni las excusas sobre la letra de la ley cambiaban la realidad de que al cerrar el puerto mayor de la provincia se le había quitado de un plumazo el grueso de las rentas que la mantenían, sin dar una alternativa de ingresos.^{P3/297}

Entre el 14 y el 23 de diciembre se cruzó correspondencia entre Rocafuerte y el Secretario General del Presidente (estando ambos en Guayaquil). Luego de varias cartas, Rocafuerte escribe el 23: "*Tengo el honor de acompañar á VS. la nota orijinal que me ha dirigido el Sr. Administrador de Aduana relativa á solicitar la declaratoria sobre algunos inconvenientes que presenta en la practica el Decreto del Poder Ejecutivo cerrando el Puerto Mayor de Jaramijó, y que se manifiestan en la nota citada del precitado Jefe q^e. recomienda á VS. se sirva someter al conocim^{to}. de S. E. el Presid^e.*".^{P3/298}

Para cumplir los pasos legales, el texto del decreto cerró el puerto mayor de Jaramijó, que ya había estado cerrado y abrió el de Manta como puerto menor, lo

que en realidad era una reducción de su categoría, pues había estado funcionando como puerto mayor. Para el mes de diciembre ya se veían a nivel del Gobierno central los inconvenientes que la medida había causado, pues se habían reducido los ingresos de Manabí, pero no se habían incrementado proporcionalmente los de la Aduana de Guayaquil. El 24 de diciembre la Secretaría del Presidente pidió se haga un informe sobre la liquidación de derechos de exportación y que se considere la posibilidad de que se liquiden en la misma aduanilla del puerto menor de Manta.^{p3/92}

En una decisión absurda, los derechos de exportación de sombreros y otros productos manabitas, debían ser liquidados en Guayaquil y luego enviados al Gobernador de Manabí para que ordene su cobro, con la consiguiente pérdida de tiempo y de mercado. Esta medida perjudicaba a todo el comercio, no sólo al de Manabí, pues los sombreros paiteños hechos con paja toquilla manabita, guayacense y esmeraldeña, no tenían trabas para ser comercializados. Frente a esta realidad, ¿cómo podían nuestras autoridades sorprenderse de que se contrabandeara paja a Paita, y que ese puerto tuviera la segunda, sino la primera oferta de sombreros de paja ecuatoriana?

Capítulo 27 - Las islas Galápagos

El informe del Ministro del Interior

En su informe al Congreso el ministro Francisco Marcos tuvo esto que decir sobre el archipiélago de Galápagos: "Esta porción interesante de los dominios de la República, ha sufrido alguna decadencia en los últimos tiempos; y sin temor de equivocarme puedo asegurar que la ausencia del Gobernador primitivo fué para ella un presagio funesto. A principios del año anterior la Gobernación de Guayaquil elevó á mi despacho un informe circunstanciado acerca del estado en que aquellas posesiones se encontraban: el Gobierno dirigió hacia ellas una atención muy particular, y dispuso que un buque de guerra visitase con frecuencia esa colonia, así se hizo, y regresando la Goleta "Diligencia", su Comandante informó con toda exactitud, que en esas Islas se había introducido el desorden en todos los ramos, y que, en consecuencia había emigrado una parte de la población, atrasándose notablemente la agricultura, y disminuyendo sus productos hasta el punto de encontrarse el comercio reducido á los buques balleneros... El nuevo Gobernador ofrece corresponder á los deseos paternales del Gobierno... Con el designio de fomentar esta Colonia por todos los medios permitidos, se ha dispuesto reconocer á Guayaquil como su inmediata metrópoli; y es tiempo, Señores, que designéis el grado de representación política que le corresponda".^{p3/9}

El 11 de agosto escribió Rocafuerte al Ministro de Hacienda referente a un pedido formulado por Jaime Williams. Veamos el texto: "Al elevar al conocimiento de S.

E. el Poder Ejecutivo, por el respetable órgano de US. la representacion del Sr. Jaime Williams, solicitando el Sueldo integro de su graduacion por todo el tiempo que ha permanecido en la Floriana como Gobor. de aquellas Islas, tengo el honor de informar qe. en el concepto de esta Gobon. los fundamtos. en qe. se apolla su solicitud son justos y razonables. Sin embargo S. E. puede resolver lo que tubiese por conveniente".^{P3/302}

1841 - Un año más de abandono

Durante 1841 la situación del archipiélago no mejoraría en vista de que el Gobierno mantuvo su interés centrado en los problemas continentales. Este fue un año como muchos otros, de abandono total del archipiélago y de sus pocos habitantes.

Capítulo 28 - El estanco de la sal

La sal, producto de gran importancia para las rentas del Estado así como para la alimentación de la población, continuaba siendo contrabandeada desde Perú y desde las salinas nacionales hacia los pueblos de la costa desprotegida del Litoral.

Veamos lo que decía al respecto de este producto el Ministro de Hacienda en su informe al Congreso de 1841: "*En ejecución de lo dispuesto por el Poder Legislativo se publicó sobre este ramo el decreto de 19 de junio de 839. Por él se mandó que la sal blanca de propiedad particular, se vendiese libremente en la provincia de Guayaquil con la calidad de que no excediese su precio de cuatro reales por arroba, en conformidad a las disposiciones vigentes. Poco tiempo después tuvo a bien el Ejecutivo, por informe del Gobernador i de la junta de hacienda de esa provincia, disponer que se tomase en arrendamiento la salina que produce la sal blanca, pagando anualmente a su dueño la cantidad de 5000 pesos. Esta medida ha sido la menos gravosa que se podía escojitar, por cuanto ha permitido la concentración del ramo en manos del Estado, escluyendo a los particulares propietarios que vendían por sí la mencionada sal. Cuando esto sucedia, la pérdida del Estado se calculaba a razon de ocho pesos por cada fanega; i como se suponia que por lo menos se spenderian 1500 cada año, resultaba que el total de la pérdida ascenderia a 12000 pesos anuales, i aun a mayor cantidad si el consumo era de 2000 fanegas, como es probable. Los resultados han justificado la medida del arrendamiento, pues los productos del ramo de sales han subido en el 2º año económico a 114,655 pesos. El Ejecutivo tuvo a bien dar en este mismo ramo una disposición notable: prohibir en todos los puntos de la República la introducción de la sal extranjera. Escribió imperiosamente esta medida, la consideración de que por tal medio se fomentaba la industria nacional, i se hacia mas productivo el ramo. Cuando nuestras salinas*

pueden proveer con exceso el consumo de toda la República, pareció antieconómico, i aun chocante, recibir este artículo del exterior".^{P3/10}

El ramo de sales dio un ingreso de 114.945 pesos con 1 y ½ reales desde el 1° de octubre de 1839 hasta el 30 de septiembre de 1840.^{P3/10}

La calidad y peso de la sal comercializada

En Junta de Hacienda del 8 de enero de 1841 se trató sobre el comercio de la sal así como de su calidad, que en algunos casos era pésima al punto que los consumidores se rehusaban comprarla.^{P3/153} No toda la sal venía de las salinas de Punta Arenas, que entonces se la consideraba como "sal blanca" y de la mejor calidad. Las salinas de Santa Elena estaban recién comenzando a ser explotadas de una manera más eficiente en esta época e interesantemente no se menciona su calidad, que como hoy, debe haber sido de mayor pureza natural que las de Punta Arenas, afectadas en su contenido de sólidos extraños por el agua de la marea vacante del río. Si la sal de Punta Arenas era considerada como "blanca" teniendo impurezas que la hacían más bien amarilla, ¿cómo habrían designado la sal de Santa Elena, que era blanca como la nieve? Habían algunos productores menores que también proveían el producto. Entre ellos estaba Manuel Antonio de Luzarraga, el señor Ibáñez, el mismo Diego Noboa con las salinas de Boca de Bagre y el estado con las salinas de Payana, Morro y las de Santa Elena. No se mencionan pero existían las salinas de Charapotó en Manabí y otras en Esmeraldas.

Como todo producto de venta al público, el peso de la sal siempre era una preocupación para los consumidores. En un caso que pudo ser grave para el estanco de haber sido cierto, se acusó el colector de rentas, Sr. Luis Pimentel, de vender sal a menor peso. El caso llegó al Juzgado 2° Municipal y el 13 de febrero el Juez, Sr. José Cucalón, comunica al Gobernador el "... auto con dictamen de Letrado, declarando no haber lugar á formación de causa sobre el sumario averiguacion, de que el Colector de rentas Sor. Luis Pimentel vendia al publico la Sal con falsa de libras".^{P3/299} Es interesante que el Juez 2° Municipal era uno de los enemigos circunstanciales del gobernador Rocafuerte y uno de los acusados, con Vicente Ramón Roca, de ser los mayores contrabandistas de la provincia. ¿Cómo habrá tomado don Vicente este fallo, dado por uno de sus enemigos, que exoneraba a uno de sus funcionarios?

Rocafuerte protesta por contrato con Diego Noboa

Como el gobernador Rocafuerte se enteró que el Gobierno estaba tratando la renovación del contrato de las salinas de Punta Arenas con Diego Noboa, cuando él proponía que más bien se lo anule, escribió lo siguiente al Presidente: "El ministerio ha incurrido en el absurdo de autorizar el robo legal que Noboa ha cometido, y pretende continuar a favor de la inicua ley de sales, que él mismo hizo,

siendo senador. En mi opinión éste es un atentado contra el fisco, una falta de patriotismo y de energía en el ministerio, y me haría cómplice de los males que resultan al país, si ejecutara la orden que acabo de recibir. En mi conciencia, en mi opinión social, no puedo prestarme a semejante acto de condescendencia, y debo por consiguiente dejar el puesto, o desobedecer la orden del gobierno; la desobediencia, en este caso, sería un delito, y la dimisión es un acto plausible. Me decido pues por la renuncia, y por el próximo correo pienso remitirla".^{P3/300}

Rocafuerte, en efecto, envió su renuncia (con piola) acompañada de una carta fechada 24 de marzo. Esto era una especie de chantaje, pues sabía muy bien que bajo las actuales circunstancias él era imprescindible para el Gobierno. Tomó mucha diplomacia y lisonjería por parte de Flores para convencerlo de que retire la renuncia. A fin de cuentas, cuando se dio cuenta de que el Gobierno renovaría el contrato con Noboa a pesar de su renuncia, decidió aceptar el hecho y retirarla, aunque a regañadientes y protestando. Despues de todo, renunciar a la Gobernación le habría quitado todo el poder del que don Vicente gozaba.

A pesar de que aceptaría el dictámen del Gobierno en cuanto a renovar el contrato, haría todo lo posible por fastidiar a Noboa, demorando lo más posible los pagos por el arriendo de las salinas, como veremos más adelante. Rocafuerte disfrutaría haciéndole la vida difícil a Noboa, pero no sabía que con ello sembraba vientos que luego cosecharían tempestades.

Ideas para controlar el contrabando de sales

El tesorero principal del Distrito, don José María de Santistevan, era el funcionario administrativo de más alto rango con responsabilidad sobre los ramos estancados en el Distrito y las áreas que cubrían los ramos. Una de sus preocupaciones era el contrabando que, por falta de apoyo del Gobierno, era muy difícil controlar. De los productos que se contrabandeaban, uno de los más sensibles para el Gobierno era la sal. Siendo las salinas de Punta Arenas una de las principales fuentes de ese producto, el contrabando de esas sales mermaba la producción de las salinas, al tiempo que reducía los ingresos en las colecturías. Frente a este problema, don José de Santistevan propuso al Gobernador una solución muy práctica: Las salinas de Punta Arenas estaban unas tres leguas tierra adentro en la parte Sur-Este de la isla Puná y el acceso a ellas se hacía por un pequeño estero que permitía la entrada hasta aproximadamente legua y media de las piscinas, pero estaba sujeto a las mareas. En marea baja no había como entrar por él y en marea alta se entraba por un canal muy estrecho que facilitaba el control de las embarcaciones que entraban y salían de él. El Tesorero Principal sugirió poner en ese punto una caseta de resguardo, con dos guardas y dos bogas. Como ese personal sería en aumento del personal con que ya contaba el Resguardo y el presupuesto no los contemplaba, sugirió que al controlarse la fuente del contrabando se podía disminuir la guardia en otros puntos por donde el contrabando entraba, como Naranjal, Balao y Taura, para

reasignar personal de esos puntos a Punta Arenas. Los cambios sugeridos en las asignaciones del personal causarían un incremento mensual de sólo 25 pesos, más gastos. ^{P3/301}

La idea del Sr. Santistevan era buena pero estaba sujeta a que Punta Arenas fuera en realidad la única fuente de la sal que se contrabandeaba. Por lo que hemos leído, creemos que el Sr. Santistevan estaba equivocado, pues la sal de contrabando venía de Paita así como es muy posible que viniera también de las salinas no muy bien controladas como las de Payana, las de Morro, las de Luzarraga, las de Ibáñez, e inclusive la otra menor que controlaba Diego Noboa Arteta en Boca de Bagre y que no estaba incluida en el contrato de Punta Arenas.

La renovación del contrato con Diego Noboa

El 31 de marzo de 1841 el gobernador Rocafuerte escribió una de sus largas cartas de queja al presidente Flores. En ella toca como primer punto el de las salinas de Punta Arenas. A pesar de las protestas y amenazas de renuncia de Rocafuerte, el Ejecutivo renovó el contrato con Diego Noboa por dos años, lo que motivó esta parte de la carta: "... *Ud. me manifestó su repugnancia a romper el contrato, que yo mismo hice. Permitame Ud. que le diga que ese contrato, que fue arrancado, que fue arrancado [sic] por las circunstancias, y solo hasta la reunión del congreso de 41, que debió haberlo abolido, estando ya para caducar, no debió el gobierno haberlo renovado por dos años más, sino haberlo suspendido o anulado, hasta una nueva legislatura, no se trata de lo pasado, ni de romper un convenio, que está en vigor, aunque arrancado por la fuerza, se trata de poner fin a una monstruosa depredación pública, que la astuta avaricia ha cubierto con el velo de la legitimidad legislativa...*". Hemos de comentar que este no era el primer contrato firmado por don Vicente del cual renegaba al poco tiempo como si nunca hubiera tenido que ver en el asunto o como si lo hubieran engañado. Si recordamos sus palabras referentes a que Diego Noboa era "*duro de pelar*" y que luego se ufanó del buen negocio que había hecho, vemos un carácter errático e inconsecuente con sus propios actos. Más adelante en la carta dice que "*¿Y cómo no quiere Ud., mi querido compadre, que no me acalore, cuando en medio de la miseria en que estamos sumidos se despilfarran o más bien se botan al río 10.000 pesos? El gobierno desde un principio debió haber adoptado la medida de volver a tomar las salinas de Punta Arenas, apoyándose en el artículo 97 de la constitución; no puede tampoco arrendarlas en mayor cantidad, que en la de 400 pesos al año, que es el avalúo del arrendamiento hecho a juicio de peritos, y confirmado por una sentencia de la corte del distrito*". ^{P3/41} Si esto es así, ¿cómo firmó el mismo Rocafuerte el contrato original por 5 mil pesos anuales? La realidad del asunto, que lo prueban las cifras, es que el gran negocio que pensaba hacer el Gobernador con la sal y que lo llevó a firmar el contrato original, le resultó un fracaso y por ello ventilaba su disgusto renegando de lo que él mismo había considerado justo y vilipendiando al Sr. Noboa, quien a fin de cuentas sólo defendía lo suyo.

En aumento la importancia de la sal

A pesar de que el ramo de la sal no fue el gran negocio esperado, empezó a ser un ingreso importante de las rentas nacionales a través de su administrador, la Gobernación de Guayaquil y sus dependencias.

Como el Gobierno Nacional estaba más necesitado de fondos que de costumbre por el aumento de tropas del ejército para la ya proyectada intervención que se daría en Pasto, el Presidente acariciaba varios proyectos para levantar empréstitos. Entre los recursos que quería pignorar estaban los pagares de la Aduana, los que serían reintegrados aumentando el precio de la arroba de sal que pagaban los consumidores. Ante esta idea, Rocafuerte le dice en carta del 7 de abril: "... *la sal, siendo artículo de primera necesidad, afecta el interés de las masas, y sería fácil a los enemigos del gobierno, moverlas a nombre de las leyes y defensa de sus derechos*". Pero continúa en la misma carta: "... *el arbitrio de la sal es bueno, diré más, es necesario igualar el precio de la amarilla al de la blanca, y ponerlas ambas a 8 reales la arroba. Este arbitrio de aumento de precio de la sal, aislado como se pretende tomar, es mezquino y produce la corta suma de 32.500 pesos la sal amarilla; y 8.000 pesos la blanca. Si el pueblo ha de gritar por la infracción parcial de una ley, como lo es la de la sal, y por la prohibición que la última legislatura puso al Ejecutivo de no poder aumentar el precio de 6 reales y 4 reales por arroba de sal amarilla y por la blanca, si el resultado ha de ser el mismo infrinjiendo una ley, o infringiéndolas todas, hágase de una vez una revolución completa en el ramo de la hacienda pública...*"^{P3/65}.

Pocos días después se había resuelto mediante decreto ejecutivo el aumento del precio de la arroba de sal. El 14 de abril Rocafuerte le dice a Flores: "... *me ceñiré a manifestar a Ud. que el decreto de sales por el cual se manda que la sal blanca se pague a 6 reales la arroba, y la amarilla a 8 reales la arroba solo producirá la corta suma de 25.000 pesos. Sobre esta base de seguridad he querido levantar un empréstito de 25.000 pesos y no lo he podido conseguir...*"^{P3/66}.

Un problema de mercadería en tránsito

En el mes de mayo se dio uno de esos casos en que las leyes y decretos no contemplaban una situación. Resulta que la goleta neo-granadina "Sirena" recaló en Guayaquil y declaró en tránsito, con destino a Panamá, un cargamento de piedras de sal, así como un número de ellas para consumo de la tripulación.^{P3/311}

Don Francisco de Icaza, administrador de la Aduana, comunica al Tesorero del Distrito con fecha 6 de mayo: "*Hasta ahora no había creído necesario dar á U. aviso de la sal que viniese a bordo de los buques con destino á otros puertos, por q. estaba persuadido que solo la introducción de esta, era la prohibida, como susede con los demás artículos q. se hallan en semejante caso. Pero habiendo sabido que hay un decreto del Gobierno (que no he visto por q. no há llegado á*

mis manos) que hace estensiva la prohibicion de la sal, hasta de la q. venga en trancito, pongo en conocimiento de U. que en la Goleta Granadina Sirena, han venido cuatro mil piedras de sal con destino á Panamá, y ademas doscientas piedras en el rancho, p^a. q. se sirva U. tomar todas las providencias q. tenga por conveniente con arreglo al expresado decreto".

El tesorero, Sr. Santistevan, le pasó la comunicación al Gobernador indicando que el decreto al que se refiere el Administrador de Aduana debe ser uno dictado por el mismo Gobernador el 27 de septiembre de 1839. El Tesorero dice bien claro que las disposiciones de ese decreto como las del Gobierno no tratan sobre la mercadería en tránsito y por lo tanto le pide que dicte una resolución general al respecto. Muy juiciosamente dice el Tesorero que es necesario proceder con acierto y seguridad en tales casos. No sabemos cual fue la resolución del Gobernador, pero creemos que habrá sido la adecuada para no ahuyentar del puerto a los buques con mercadería en tránsito.

Se recluta a los peones de las salinas

Como el aumento del Ejército era necesario para enfrentar la amenaza que representaba Obando en el Norte, la recluta de hombres hábiles para el servicio de las armas se realizaba activamente y en todos los rincones del país. Los trabajadores de las salinas no se salvaron de esa recluta, a pesar de la importancia que sus ingresos tenía para el erario en este particular momento. El 29 de mayo el Tesorero Principal de Hacienda del Distrito le escribe al Gobernador: "Acaba de llegar de las Salinas de Punta Arenas el Comandante del Resguardo de Rtas. Sor. Alejandro Aoquaroni, y por el he sabido que el Tnte. de Puná-Vieja había estado allí con el objeto de sacar algunos de los peones que están ocupados en la elaboración de la Sal. Con este motivo los que no pudieron ser tomados habían huido al interior de la Isla dejando abandonado el trabajo, y parado el acarreo de la sal al puerto, en circunstancias que he mandado dos chatas á cargar con destino a las Colecturias de Machala y Naranjal, en donde según avisos, deben estar careciendo de Sal por haber principiado ya la concurrencia de los compradores del interior. Yo ignoro el objeto con que se haya molestado á esta gente, pero sea cual fuere conosco el positivo perjuicio que recibe el Erario, y la necesidad de qu VS. espida sus órdenes a fin de que por ningún motivo se presenten comisiones en las Salinas a perturbar el trabajo".^{P3/120}

Ciertamente, los equipos de reclutadores cumplían con su comisión según órdenes mal dadas, pues era una barbaridad que quitaran al erario las rentas que pagaban a los hombres que reclutarían.

El transporte de la sal desde el puerto de las Salinas de Santa Elena

El 13 de julio la Junta de Hacienda de Guayaquil se reunió para tratar sobre la contrata de la conducción de sal desde el "Puerto de las Salinas" en Santa Elena a

las bodegas de la colecturía de sal en Guayaquil. En la Junta se conocerían las condiciones del contrato y se remataría el servicio al mejor postor.

Las condiciones que estableció la Junta para el contrato eran muy detalladas y precisas, al punto que cubrían todos los aspectos del proceso. Veamos algunos puntos de interés:

- En el plazo de cinco meses desde la firma del contrato se deberían transportar desde el puerto de las Salinas entre tres mil y cuatro mil quinientas fanegas de sal de treinta y cuatro arrobas cada una.
- El contratista se encargaría de hacer todos los pagos relacionados a la compra de la sal y los gastos del transporte, incluyendo al personal de la receptoría de sal en las Salinas, al guarda que debía llevar el buque, así como debía pagar en efectivo el valor del producto al cargar la sal en el puerto. Se le pagaría a su vez el mismo día en que desembarcara el producto en Guayaquil, contra comprobación del peso por cada fanega. Los gastos fijos, como sueldos del personal del Estado, serían reembolsados a la par.
- El armador del buque podía transportar mercadería al puerto de las Salinas, pero debía cumplir con todos los requisitos legales, incluyendo la intervención de la aduanilla de Santa Elena, que normalmente atendía buques en el puerto de La Ballenita. Eso implicaba movilización de personal, que debía cubrir el armador del buque.

El detalle llegaba al punto de especificar que el buque no podía botar lastre en el puerto de las Salinas, para no afectar el fondeadero. Esta medida me pareció sorprendente para la época, pues conlleva una preocupación por mantener el fondo limpio. A su vez, esta preocupación nos abre un interrogante sobre el uso de ese puerto en época colonial y republicana. ¿Había acaso experiencia con afectación del fondeadero por botada de lastre? Si era así, debe haber sido un puerto frecuentado y eso tal vez le da una mayor importancia ancestral a las salinas de Santa Elena.

Las condiciones del contrato eran justas y aceptables para los interesados y una vez conocidas a satisfacción de los participantes en la Junta, los señores Camba, Granja y Drouet iniciaron la puja de remate empezando en 8 reales la fanega. El remate fue ganado por el Sr. Pedro Drouet al valor de 6 reales un octavo la fanega entregada en el puerto de Guayaquil.

Las condiciones de la Junta fueron modificadas en el curso de la puja por cuanto habían ciertos puntos que no se habían considerado. Uno de esos puntos estaba relacionado con la demora, por causa de la receptoría, del zarpe del buque por más de 24 horas. En ese caso, el Estado indemnizaría al armador con 25 pesos diarios. Otro punto, que demuestra la poca confianza que sentían los empresarios por los contratos del Estado, decía que si se cerraba el puerto de las Salinas, el contrato quedaba anulado para ambas partes. También se estipuló que ese buque no pagaría derechos de puerto, lo que habría encarecido el transporte.^{P3/280}

La comercialización de la sal al por mayor

Teniendo la Gobernación de la provincia de Guayaquil la responsabilidad de la comercialización de la sal al mayoreo en el país, tenía que establecer colecturías en varios puntos clave para asegurar el abastecimiento de la población. El Ramo de Sales debía ser manejado como una empresa comercial para competir con la sal de Paita y aquella que salía de contrabando de las mismas salinas nacionales, las que se vendían a precios menores, pues no respondían a un decreto sino a la oferta y la demanda. La Tesorería de Guayaquil no había establecido las colecturías que había autorizado la ley de 1837 y esto le traería problemas para su imagen, como veremos a continuación.

Manabí requería de sal para su consumo y luego de los trámites de rigor el Gobernador de esa provincia consiguió la autorización para adquirir dos cargas de sal directamente en el puerto de las Salinas de Santa Elena. Para el efecto contrató un buque y lo envió a recoger la sal. Al llegar el buque al puerto, el receptor le indicó al capitán que no podía despacharle la sal por cuanto la que tenía estaba reservada para dos buques que venían de Guayaquil. Al recibir esta nueva, el Gobernador de Manabí escribió, con fecha 9 de septiembre, una carta de protesta al Gobernador de Guayaquil quejándose del receptor de sales por no haber realizado el despacho.^{P3/303} El receptor de las sales en el puerto de las Salinas era entonces José María Antepara. Antepara no despachó la sal a Manabí porque esperaba dos buques de Guayaquil con órdenes de la Tesorería y eso le daba prioridad.

No podemos culpar al señor Antepara por no despachar la sal a Manabí, pues era preferible sufrir el enojo de un gobernador que nada le podía hacer antes que sufrirlo de su jefe, lo que le podía costar el puesto.

El Ramo de Sales estaba moroso con los pobladores de Esmeraldas, quienes no recibían sal desde Guayaquil y por lo tanto los vecinos del cantón de Esmeraldas pidieron al Gobierno se les permitiera introducir sales de cualquier origen. El Ministro de Hacienda comunicó esta solicitud al Gobernador de Guayaquil y éste puso la comunicación en conocimiento de la Junta de Hacienda en sesión del 16 de septiembre. Ante esta apertura de competencia que rompería el monopolio que necesitaba tener el Ramo de Sales para hacer válido el decreto que fijaba los precios, la Junta de Hacienda de Guayaquil decidió establecer colecturías en Atacames, Esmeraldas y la Tola. Aprovechado del establecimiento de estas colecturías, se decidió comercializar en ellas también la pólvora, otro producto estancado cuya comercialización también estaba descuidada.^{P3/282} En esa Junta de Hacienda no se trató de las colecturías de sal que se debían establecer en los puertos menores de Manabí, una omisión si tomamos en cuenta el problema ocurrido hacia pocos días con la sal que requirió el Gobernador de esa provincia.

Otra muestra de fallas en el proceso de comercialización de la sal la tenemos en comunicación de fecha 30 de noviembre que le envía el tesorero, Sr. Santistevan, al Gobernador. En ella le pide al Gobernador se autorice el aumento de un guarda para el Resguardo de la Tesorería, pues los doce guardas estaban cumpliendo comisiones. Entre las comisiones que se cumplían estaba el abastecimiento de sal para el puerto de Santa Rosa, pues estaba desabastecido. La sal que fue conducida a ese puerto era de las salinas de Payana, que también controlaba el estanco.^{P3/304}

El guarda solicitado fue aprobado verbalmente, pero el Tesorero pedía confirmación por escrito, pues de otra manera el Contador Mayor no pagaría el sueldo.

Diego Noboa no se deja pelar

Diego Noboa Arteta, administrador de la obra pía de las Srtas. Robles, propietaria de las salinas de Punta Arenas, escribió el 16 de diciembre la siguiente comunicación al presidente Flores, quien estaba en Guayaquil, despachando en la Casa de Gobierno:

"No vengo en persona a tratar con V. E. sobre mi contrato de Salinas, por no quitar a V.E. más tiempo que el que dé V.E. leyendo esta carta; y también porque no quiero trastorno allí con Rocafuerte, mi presencia le causará alguna incomodidad como a mí la suya.

V.E. está plenamente impuesto de la justicia en que se apoyó V.E. para celebrar la continuación del arrendamiento de mis Salinas: así mismo lo está V.E. de la temeraria y escandalosa resistencia de este Gobierno (provincial) a dar a la contrata el debido cumplimiento; resistencia tanto más injusta, cuanto que tempoco me ha entregado mi hacienda, almacenes y útiles comprendidos en el arrendamiento, privándome con su acostumbrada arbitrariedad de los productos de lo que es mío, y que son con los que únicamente cuento para la subsistencia de mi tan numerosa familia y para la educación de cuatro hijos que sostengo en Quito.

Las razones en que se funda el Gobierno (provincial) son todas sofísticas como lo probaré en caso necesario: mas bien son ellas un efecto de pasiones vergonzosas, pues que van acompañadas de insultos y de personalidades que degradan a quien los prodiga gratuitamente. ¿Quién creerá que soy un ladrón por que pido por lo mío, lo que creo que debo pedir? Si se compara lo que pido por lo mío, y lo que gana el Estado tomándolo en arrendamiento, es decir, si se compara mi arrendamiento con el de las minas de brea (de la familia de Rocafuerte en el cantón Santa Elena). ¿A quién se podrá decir que roba? No se podrá decidir que es tan justo el que los Gobernadores celosos por las ventas públicas, hagan que el Estado aproveche de su propiedad; como injusto y temerario el que arrebaten lo ajeno dejando perecer a su dueño? Yo apoyo mi justicia más bien en la inviolabilidad de mi propiedad garantizada por la Constitución, que en la ley que en concordancia con esta garantía compensó con la mitad de los productos la propiedad que no podían atacar. Ley que se dice fue guardada por obrepción y

subrepcción sin atender a los trámites necesarios para su formación hasta obtener el execuator del Ejecutivo que lo que el mismo Rocafuerte. Y si se compara los trámites de esta Ley con los que precedieron a una contrata casi privada y para el término de 20 años como la de breas, ¿cuál se podrá decir fue ganada obrepticia y subrepticiamente?

Si Rocafuerte no me ha guardado ni aún las consideraciones debidas a la urbanidad y decencia, yo se las he guardado, porque las debo a su familia, más si no obtengo como espero obtener de la imparcialidad y justicia de V.S. la conclusión tranquila de este asunto, yo me veré en la dura pero indispensable necesidad de sostener mis derechos del modo más activo y que esté a mi alcance.

Suplico pues a V.E. que destine un corto tiempo para resolver definitivamente la validez de mi contrata, recordando V.E. que si por la Ley debo vender mi sal a medias con el Estado, y cedí de mi derecho perjudicando enormemente con un arrendamiento que aunque tan crecido para Rocafuerte me grava en más de las dos terceras partes fue solo por condescender con V.E. y librarlo de la importunidad de Rocafuerte. En su virtud espero que V.E. se sirva mandar el cumplimiento de la referida contrata, y que se me entregue sin pretexto alguno la pensión conductiva a cuyo pago están afectas varias colecturías de sales y demás rentas; para esta suplica tan justa me atrevo a interponer para con V. E. las grandes obligaciones que me rodean y los perjuicios que ya he sufrido tomando dinero a crecidos intereses para el cumplimiento de mis créditos, y principalmente para alimentar a mi familia". ^{P3/305}

Un enemigo más para Flores

La resolución del Presidente a la carta precitada fue comunicada al gobernador Rocafuerte el 27 de diciembre y dice: "S.E. ha visto la representacⁿ. del Sr. Diego Noboa contraida a q. se le mande pagar la pension q. dice se ha estipulado con el Gobno. p^r. el arrendam^{to}. de unas salinas y ha considerado igualm^e. el informe q. con fha. 24 del presente espido VS. sobre este negociado, y en su consecuencia ha resuelto lo q. á VS. copio 'Que no permitiendo las actuales escaseses del Tesoro el q. se pague al peticionario toda la pension estipulada se le mande abonar la media parte de ella hta. la proxima lejislatura'". ^{P3/306} Rocafuerte debe haberse sentido complacido, pues esto era un duro golpe para Noboa. Si las salinas producían, no había razón para renegar del pago respectivo, pero esto ya era un asunto personal. Flores, por no tomar una decisión propia y basarse en un informe seguramente prejuiciado presentado por el gobernador Rocafuerte, se ganó un nuevo enemigo en Diego Noboa.

Ahora, en la lista de sus enemigos declarados constaban Vicente Ramón Roca y Diego Noboa Arteta, ambos con fortuna para dedicar contra sus adversarios.

Capítulo 29 - Los vecinos marítimos y Chile

En cuanto a la política internacional, se vivía en constante estado de zozobra por la inestabilidad de los vecinos y la injerencia del Gobierno ecuatoriano, de manera directa en Nueva Granada, e indirecta en Perú, en los asuntos internos de los dos países de nuestra frontera marítima.

Según Mark Van Aken, "*Los problemas internacionales y domésticos que culminaron en los años de 1841 y 1842 eran serios y requerían un manejo atinado, pero el presidente Flores se convenció de que constituían una grave crisis que requería medidas drásticas. En realidad, esos problemas, en gran parte creados por él mismo, eran mucho menos graves de lo que él se imaginaba.*

En los asuntos internacionales, por ejemplo, un arreglo con el Perú y la Nueva Granada se podía conseguir fácilmente. Las relaciones con el gobierno de Bogotá ya estaban retornando a la normalidad a fines de 1841, como resultado de ciertos indicios de que la administración de Flores consentiría la continuación del control granadino sobre Pasto. Si el presidente del Ecuador también hubiera estado dispuesto a retirar sus demandas territoriales contra el Perú y a impedir los abusos flagrantes del asilo por parte de Santa Cruz en Guayaquil, la peligrosa confrontación con el Perú habría terminado rápidamente. Una especie de crisis internacional existía de hecho en 1841 y 1842, pero el presidente Flores la había creado y tenía la capacidad de resolverla mediante una diplomacia juiciosa".^{p3/86}

El informe del Ministro del Interior y Relaciones Exteriores

Nueva Granada

En su informe al Congreso de 1841 el Ministro del Interior y Relaciones Exteriores dijo sobre la situación con Nueva Granada: "*Nuestra ratificación de la convención de correos se canjeó con la de esa República simultáneamente que con la de Venezuela, y el comercio de ambos países disfruta de las conveniencias que son consiguientes. El Presidente, encontrando en debida forma las letras patentes, que el Gobierno Granadino expidió para instituir un consulado general en esta capital, les concedió el correspondiente execuatur en 15 de abril último (1840). Circunstancias que serán de explicar en otra coyuntura, han promovido negociaciones de límites, que demandan las conveniencias de este y aquel país: el Gobierno tiene suficiente seguridad para anunciarlos, que nuestra frontera setentrional se fijará muy pronto en donde lo decidan el provecho y bienestar de ambas naciones. A mediados de agosto último, se nos hizo conocer por el Jeneral jefe de las fuerzas Granadinas que obraban sobre la provincia de Pasto, que las facciones allí armadas incrementaban hasta el punto de temerse hiciesen una irrupción bárbara sobre este lado del 'Carchi:' solicitando en consecuencia la cooperación de nuestras fuerzas para el fin de poner término á disturbios que*

podrian comprometer el sosiego y órden del Ecuador. Despues de una meditacion madura, y reconociendo la fuerza de esta demanda, decidió el Gobierno acceder á ella, y el éxito ha correspondido al deseo manifestado, coronando nuestras esperanzas igualmente, porque hemos podido dar prendas de fraternidad á esa Nacion de un mismo orijen".^{P3/9}

Perú

En cuanto al Perú, esto es lo que informó el Ministro: "Nuestras relaciones con esa República subsisten sin alteraciones, prometiendo una paz y benevolencia reciprocas. No debiendo quedar inciertos por mas tiempo nuestros límites meridionales, se han dirigido algunas insinuaciones para llamar la atención de aquel Gobierno, hacia el cumplimiento del tratado concluido en Guayaquil á 22 de setiembre de 1829, ratificado y canjeado solemnemente.

Debemos esperar que nuestros derechos, perfectos como son, sean atendidos, reincorporándose al territorio ecuatoriano, todo el que perteneció al antiguo Reino de Quito. Muy pronto marchará la Legación destinada á este objeto, y otros de alta importancia; y mucho se equivocará quien suponga en nuestro Gabinete, otra voluntad, ni otros medios que aquellos que públicamente emplean las Naciones en coyunturas semejantes: nuestra política noble y transparente, ninguna intencion encubre que no hayamos hecho conocer: vana, infundada será toda suposicion extraña del deseo manifestado.

El comercio de nuestro Litoral y de la provincia interior fronteriza, incrementando diariamente, han hecho necesario un consulado en la ciudad de Piura, y puertos de su dependencia; y desde julio de 1839 se ejercen en el puerto de Paita funciones consulares ecuatorianas, con celo, habilidad, y con suceso feliz. Son vastas las atenciones de ese consulado, y es indispensable apropiarle una suma proporcionada para gastos de escritorio".^{P3/9}

Chile

Sobre Chile, esto es lo que informó el Ministro: "Hasta mediados del año ultimo ha residido en esta capital una Legación de aquella República, la cual ha colmado nuestros deseos, porque ha proporcionado ocasiones de cultivar una amistad cumplida con ese Gobierno: sin temor de equivocarme, creo que ella tenga una duracion igual á los sentimientos que nos inclinan á desearte toda suerte de bienes".^{P3/9}

Bolivia

El Ministro no menciona a Bolivia.

Nueva Granada

En octubre del año 1840 las fuerzas de Obando, lideradas por el coronel Salvador Córdova, trataron de tomarse la provincia de Buenaventura. Uno de los objetivos era capturar el puerto de Buenaventura y la goleta de guerra "Tequendama". Afortunadamente, ese intento no tuvo éxito, pues de haber logrado tomarla, las fuerzas navales habrían estado equiparadas entre los insurgentes y el Ecuador, una

desventaja ante la superioridad de las fuerzas terrestres. El Gobierno neo granadino habría perdido su único buque de guerra en el Pacífico.^{P3/307}

El Estado del Istmo

El problema de Obando en Pasto no era el único que sufrió Nueva Granada; en ese año los tuvo en Cartagena, Santa Marta y el Istmo. En un acto que se replicaría casi setenta años después, los habitantes del Istmo de Panamá, compuesto por las provincias de Panamá y Veráguas, se habían declarado parcialmente independientes de la Nueva Granada el 18 de noviembre de 1840. Si bien durante los primeros meses las naciones del Pacífico no le dieron mucha importancia a las aspiraciones de los istmeños, la realidad comercial y la necesidad de tener comunicaciones con el Atlántico a través de Panamá y viceversa, hizo que poco a poco se fuera reconociendo la realidad que vivían los istmeños, aunque no se diera un reconocimiento formal a su independencia. Los istmeños tampoco hicieron gran presión por ser reconocidos, pues aspiraban la reconstrucción del "Sueño Bolivariano", pero en condiciones más justas.

El jefe superior del Estado del Istmo, Tomás Herrera, presentó un discurso muy bien razonado, el 1º de marzo de 1841, a la convención que se reunió en Panamá con el fin de dar una constitución provisional al Estado. Ellos esperaban mantener una activa relación comercial con el Ecuador.^{P3/314}

Interesantemente, uno de los argumentos que esgrimieron los istmeños para separarse de la Nueva Granada era el mismo que esgrimía la facción peruanófila durante las discusiones de anexión que siguieron a la independencia de Guayaquil: La dificultad de comunicarse con Santa Fe de Bogotá versus la facilidad de hacerlo con otras metrópolis.

Pero las provincias del Istmo no habían sido las únicas rebeladas contra el Gobierno del Dr. Márquez. También se había rebelado, violentamente, Cartagena y Santa Marta y tomaría algún esfuerzo pacificarlas. Herrán y Mosquera, los líderes militares del momento en la Nueva Granada, tuvieron que dirigirse a los dos extremos de la República para atender los problemas. El presidente Márquez estaba perdiendo el control del país.

Herrán, presidente de la Nueva Granada

El 13 de marzo el Congreso de Nueva Granada designó al Gral. Pedro Alcántara Herrán como Presidente de la República. Una vez posesionado, Herrán olvidó lo negociado y ofrecido al Gral. Flores sobre los límites fronterizos al iniciarse la campaña de Pasto de 1840. A pesar de ese "olvido", Herrán volvería a usar el mismo ardid una vez más en el año 1841 y Flores volvería a caer en el mismo engaño.^{P3/308}

Mark Van Aken sintetiza muy bien el episodio de la intervención ecuatoriana en Pasto: "Aunque Flores, obviamente, había sido burlado por sus vecinos, tuvo una oportunidad de desquite cuando el problemático Obando, en 1841, una vez más levantó el estandarte de la revuelta en Pasto. Flores se apresuró a dirigirse al norte con tropas ecuatorianas, ostensiblemente para cooperar con las autoridades de Nueva Granada, pero esta vez con una determinación más firme de lograr concesiones territoriales. Acudiendo a técnicas que había aprendido una década antes, Flores se puso de acuerdo, secretamente, con ciudadanos desafectos de Pasto y Túquerres, para que publicaran pronunciamientos a favor de la anexión de su territorio al Ecuador. Después de ocupar la ciudad de Pasto, Flores promulgó decretos que claramente implicaban la soberanía de su gobierno en la región. Pero este esfuerzo por apoderarse de ella mediante la astucia política y la fuerza militar fracasó, puesto que el gobierno de Nueva Granada pronto triunfó sobre Obando y luego se enfrentó a los invasores ecuatorianos con fuerzas superiores. Flores no tuvo más remedio que retirarse hacia Quito. Aunque el Congreso de Nueva Granada aprobó una expresión de gratitud al general Flores por su 'cooperación importante' en el triunfo sobre la insurrección en Pasto, el gobierno bogotano rehusó terminantemente hacer concesión territorial alguna".^{P3/309}

Pero nos hemos adelantado a los hechos, aunque no hace mal saber el resultado de la intervención en Pasto de manera anticipada y, por el contrario, podremos ver los acontecimientos con una óptica distinta.

Gustavo Vásconez Hurtado nos relata: "El General Juan José Flores decidió marchar en los primeros días de mayo de 1841 a la frontera del Norte sea con la perspectiva de hacer cumplir el convenio estipulado con los Generales Herrán y Mosquera o sea para detener una posible invasión de Obando.

El Coronel Manuel González, que fomentaba la revuelta, presentó un pliego de peticiones al Gobierno y en el Artículo 4º expresaba: 'Que por parte del Gobierno general que los ha sido de la República, que proteste de la manera más enérgica y solemne contra cualquier tratado que el General Herrán haya celebrado con el Gobierno del Ecuador para el envío de tropas en su auxilio'. El General Posada Gutiérrez sostiene en sus memorias: 'tratado sobre cesión no hubo, ni pudo haberlo, ni a nadie se le ocurrió que tal cosa pudiera suceder, bien que los Generales Herrán y Mosquera ofrecieran al Presidente del Ecuador emplear su influencia como particulares para que se celebrase un nuevo arreglo de límites en el que se diera al Ecuador una frontera por la parte de Túquerres, aunque bien sabían ambos que aquello no se conseguiría; pero era indispensable dar esperanzas a la opinión general de la República del Ecuador, en al cual se ha visto esto como una necesidad indispensable a su existencia' ".^{P3/310} En pocas palabras, era necesario el engaño para que el Ecuador respondiera a las necesidades del Gobierno neo granadino, y el engaño daría resultado, pues cayó en terreno fértil.

Se agregan al Ecuador Pasto y Túquerres

Ese mismo mayo, el día 4, los habitantes de Pasto declararon su deseo de agregarse al Ecuador. Los de Túquerres lo hicieron el día 6.

El Gobierno neo granadino no vio con buenos ojos las declaraciones de los pastusos de agregación al Ecuador y sus historiadores justifican esas declaraciones de los pastusos y tuquerreños haciendo ver que el Gobierno ecuatoriano había exigido a los vecinos de Pasto siete mil quinientos pesos al mes para el sostenimiento de las tropas ecuatorianas que los defendían de Obando y, a falta de ese pago, debían agragarse al Ecuador. Se añade que en Túquerres se usaron otros arbitrios para conseguir el mismo objetivo.

Cuervo, hábil negociador

Lo cierto es que hubieron los pronunciamientos que fueron aceptados por el Gobierno del Ecuador, el 10 de mayo el de Pasto y el 11 de mayo el de Túquerres. Pero, como ya era casi costumbre, lo que se ganó por la misma voluntad de los habitantes de esas regiones, se lo perdió en el campo de la diplomacia. No tuvimos un solo diplomático capaz de enfrentar en el mismo campo al hábil negociador neo granadino, doctor Rufino Cuervo. Los argumentos de Cuervo, presentados al Dr. Francisco Marcos el 31 de mayo, dejaron sin piso al Gobierno ecuatoriano, que aunque no los aceptó de buena gana, tuvo que negociar el asunto por algunos meses y los terminaría perdiendo.^{P3/315} La proeza diplomática de Cuervo es aún mayor si tomamos en cuenta que él estaba en Ecuador y a distancia de su Gobierno. Sin embargo, es obvio por los resultados que las instrucciones recibidas por él eran claras y supo aplicarlas y hacer valer los derechos que representaba.

A esta situación diplomática se sumó la posición del Gobernador de Guayaquil. Nos dice Vásconez Hurtado: "*Don Vicente Rocafuerte que nunca estuvo de acuerdo en esta segunda expedición del General Flores, parece que extraoficialmente apoyó la tesis del Encargado señor Cuervo, lo que vino a debilitar la posición del Ecuador frente a Nueva Granada*".^{P3/316} Las negociaciones con Cuervo ya habían dejado en claro que el Gobierno neo granadino no aceptaría de manera pacífica la agregación de Pasto y Túquerres.

Rocafuerte escribía a Flores el 9 de junio: "*También ha incomodado mucho las notas que Marcos ha pasado al señor Cuervo en contestación a las preguntas que éste le hace sobre la agregación de Pasto al Ecuador, y tanto el ministerio, por su falta de tacto, y Ud. por su obstinación en conservar las estériles breñas de Pasto, han perdido y están perdiendo muchísimo en la opinión pública; a mí también me vituperan y me quitan el pellejo, porque he puesto a todos a medio sueldo, y*

porque remito cada mes a Quito 12.200 pesos: 6.000 de contingente, y 6.200 pesos para los señores Ampudia y Bueno.

La guerra de Pasto es aquí sumamente impopular, y la cuestión misma de límites hasta el Guáitara la miran todos con la mayor indiferencia. Lo que conviene es aprovecharse de la primera ocasión favorable que se presente, para terminar con decoro esta desgraciadísima negociación de Pasto".^{P3/312}

El deseo de Flores de recuperar Pasto obedecía al objeto de que el Ecuador tuviera los límites que tuvo la Real Audiencia de Quito. Uno de los rezagos de esa organización que aún perduraba era la eclesiástica, que colocaba bajo una diócesis de Ecuador la jurisdicción religiosa de Pasto. Sin embargo, Pasto tenía poco que ofrecer en beneficio práctico al Ecuador y la increpación de Rocafuerte a Flores por su afán de mantener "*las breñas de Pasto*" eran bien fundadas. En realidad Pasto producía poco y su incorporación al Ecuador habría sido más bien una carga que un beneficio, más allá de agregar metraje cuadrado al territorio nacional.

Rocafuerte increpaba abiertamente a Flores sobre la futilidad de sus aventuras militares y en esto Rocafuerte tenía razón. Eran sangre y dinero ecuatorianos los que pagaban por una aventura que no traería beneficio alguno a la nación.

Pero Flores no recibía de buena gana esas observaciones y así se lo hizo saber a Rocafuerte, quien en carta del 16 de junio le dice: "... como no le es a Ud. agradable la discusión de Pasto, y lo relativo al pronunciamiento a favor del Ecuador, cerraré el punto de esta cuestión, formando ardientes votos, para que Ud. no se arrepienta algún día, de las funestas consecuencias, que puede traernos".^{P3/352}

Sólo la gloria de Flores se benefició de la campaña de Pasto. El Gobierno y el Congreso neo granadino supieron acariciar su ego en el mes de mayo con un acuerdo legislativo y regalándole una espada de oro e incrustada de joyas a cambio de sus servicios prestados; pero de ceder territorio, ¡nada! ^{P3/313}

Leonardo Stagg, Cmdte. Gral. del Distrito de Quito, escribe al Gral. Flores el 29 de junio: "Del Gobierno de Nueva Granada me dicen que el General Herrán se halla en el Sur con 2.000 hombres y que el General Mosquera ha derrotado completamente a Carmona en el Norte".^{P3/185} Es claro entonces que Flores sí estaba enterado de los problemas que tenía el Gobierno neo granadino en varios frentes internos.

A Flores también se le estaban armando frentes internos adversos en relación a sus aspiraciones sobre Pasto y Túquerres, aunque eran reprimidos de inmediato. El general Antonio Elizalde le escribió con fecha 30 de junio: "Me es satisfactorio el comunicar a U. que la opinión en esta ciudad, en el día, se ha uniformado y casi

todos están convencidos de la necesidad que tenemos de no dar un paso retrógrado en la cuestión de Pasto, porque en ello interesan la tranquilidad del país y el Honor Nacional. El día de San Juan acaloradas nuestras cabezas celebrando el Natalicio de U. no faltó quien quisiese bitupetar nuestra conducta; mas esto dio lugar a que el concurso todo animado de los sentimientos más patrióticos manifestarse su opinión y su exaltación para no permitir la menor expresión que pudiese ofendernos, y fue preciso que algunos mediaran el asunto para cortar las molestias que sin duda alguna se hubieran sobrevenido al que comenzó tal imprudencia y U. sabe que en tales casos, es cuando se habla con el corazón, y el otro día, en todas las reuniones, escuchaba con placer el entusiasmo que había para defender nuestra causa".^{P3/317}

Elizalde es muy optimista en su visión de las cosas y creemos lo hace para simpatizar con Flores. La mediación de las diversas posiciones sobre Pasto en el calor de una fiesta, en la cual sin duda fluyó el alcohol que liberó los pensamientos reprimidos de algunos de los asistentes a la "fiesta de San Juan", no era una verdadera representación del sentimiento ciudadano. El hecho de que el tema surgió sí lo era.

Consejos sinceros que no fueron escuchados

Adolfo Klinger, gobernador de Quito, fue muy sincero en manifestar su sentimiento y el sentir de la ciudadanía quiteña en carta a Flores, fechada 6 de julio, en la cual le comunica su renuncia: "Ya, mi general, llegó el caso de que sin pérdida de tiempo se haga lo posible para poner un término a la situación en que nos hallamos, pues a falta de ello es difícil que esperemos consecuencias ventajosas (...) Si un convenio con Popayán o Bogotá le pusiese en estado de salir de Pasto y de venirse aquí; aunque fuese situando el ejército en Túquerres, sería mejor que nos convendría, pues si nada tememos del Exterior sobre todo cuando Ud. se halla a la cabeza del ejército, no sucede lo mismo con el Interior estando Ud. por tanto tiempo ausente".^{P3/318} Klinger se las cantó clara a Flores, diciéndole que la administración pública era un caos por su ausencia, pero aún tardaría en darse cuenta del valor de las palabras del Gobernador renunciante. Para Flores más podían sus instintos militares que la realidad administrativa de la República.

Rocafuerte no cumplió con su palabra de no volver a mencionarle a Pasto en su correspondencia y el 27 de julio le dice al Presidente: "Abandone U. a Pasto, retirese al Carchi; vuelva al mando de la República y todo volverá al orden. Si por una fatalidad o pondonor mal entendido U. regresa a Pasto, e intenta sujetarlo contra su voluntad a la obediencia del Ecuador, entonces creo que U. y sus amigos estamos perdidos, la revolución interior, que empieza a agitar al país, en consecuencia de la guerra de Pasto, bramará muy pronto con más furor...".^{P3/320}

Rocafuerte le estaba ratificando, con otras palabras, lo que le había dicho Klinger, pero Flores no escuchaba lo que no quería escuchar...

El Istmo justifica sus actos ante Herrán

Una vez estabilizada la situación en la Nueva Granada, los istmeños justificaron su decisión de separarse de esa República. El presidente del Estado del Istmo, Tomás Herrera, expresó al presidente Pedro Alcántara Herrán el criterio aplicado por los independentistas. Los argumentos eran los mismos ya expuestos en su declaración de independencia, pero dejaban abierta la puerta de retorno a la Nueva Granada bajo una organización federal que le diera al Istmo un grado de libertad administrativa que le permitiera velar por sus propios intereses y no ser relegada por los intereses del centro. Los argumentos istmeños son muy interesantes de leer para quienes deseen ilustrarse sobre los intentos autonomistas en la América latina. En el número 50 de La Balanza se publica una nota oficial enviada el 8 de julio por el presidente del Estado del Istmo al Gral. Pedro Alcántara Herrán, relacionada con la independencia de su Estado. Tomás Herrera hace algunas argumentaciones muy válidas, entre las cuales indica que desde que son independientes y las decisiones administrativas no dependen de Bogotá, se toman con agilidad y eficiencia, y esto ha cambiado el ambiente administrativo del Istmo. Otro punto que toca es el de la independencia de los otros estados de Colombia, como Ecuador y Venezuela. Dice: "En política los ejemplos, cuando las circunstancias son parecidas, vienen á convertirse en razon; y sin recurrir al de Tejas en la república de Méjico, y á otros que abundante ofrece la historia extranjera, antigua y contemporánea, yo me atrevo á hacer mérito del Ecuador y Venezuela, cuando separándose de la asociacion colombiana, se constituyeron en Estados Soberanos, desvaneciendo hasta la esperanza de conservar ó restablecer la unidad del gran todo, bajo ninguna forma ni por ninguna relaciones. Si los motivos que presidieron la conducta de aquellos pueblos no fueron de inferior fuerza, comparados con los que han determinado los procedimientos del Istmo, es cierto que no fueron mayores".

P3/328

Los argumentos del Presidente istmeño buscaban evitar el uso de las armas por parte de Herrán. Siendo como eran argumentos muy lógicos, Herrán debe haberse encontrado en aprietos morales para justificar la toma forzada del Istmo, pero los intereses eran tan grandes que esas provincias debían volver a la Nueva Granada por las buenas o por las malas.

Parques mal abastecidos

El Ejército demandaba materiales y se recurrió al disponible en todos los parques del país. Con fecha 4 de agosto escribe el Ministro de Guerra y Marina al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil con la siguiente instrucción: "Necesitando remitir al Ejército con prontitud dos piezas de artillería, S.E. el Vice Presidente de la Rep^{ca}. encargado del Poder Ejecutivo me ha prevenido diga á VS. ordene lo conveniente p^a. q. sin perdida de tiempo envie á esta Capital docientos tiros de cañon de bala raza de calibre de a cuatro, y otros tantos de metralla, dictando VS.

sus providencias p^a. que esta remesa se verifique con la celeridad posible, recomendando á VS. ordene al guardaparque de esa plaza cuide de remitir balas del calibre que se indica y no del de á dos como lo ha hecho anteriorm^e. por cuyo motivo ha sido preciso desvaratar los tiros q. se remitieron, por cuanto es perder polvora y balaz, y si esta ultima no corresponde á la pieza de artilleria puesto q. por mas fuego q. se haga, nunca puede afectarse al enemigo".^{P3/321} La realidad es que no habían suficientes balas de a 4 libras para la artillería volante y tenían que usar las balas de a 3 libras como metralla. No sabemos cual era el fin de desarmar los tiros de metralla, si era imposible usar las balas de a 3 como bala rasa en los cañones de a 4 libras. Esto nos indica que los parques estaban mal abastecidos, problema que subsistía en 1845, como veremos más adelante.

El Vicepresidente se pronuncia opuesto a la política bética

El Vicepresidente encargado del poder ejecutivo estaba exasperándose del pesado encargo que tenía y, aunque no se lo dice en tantas palabras, lo deja traslucir en carta al Presidente, fechada 17 de agosto. Veamos una parte de esa carta: "*Bien instruido de todos los hechos relativos a la intervención del Ecuador en los asuntos de Nueva Granada, no solo he reprobado tal intervención, sino que he considerado indecoroso los medios de que se ha valido al principio el Gobierno del Ecuador, y de los que ha empleado al fin, para intervenir y para apropiarse la provincia de Pasto. Pero lo hecho, hecho, y en cuanto a Pasto la prudencia de U. es más que suficiente, si no como se ha indicado en este correo, las circunstancias nos son favorables para terminar felizmente este negocio".^{P3/323}*

Esta situación era la más grave políticamente para Flores, pues estaba en desacuerdo con él, en el asunto de la Nueva Granada, su Vicepresidente y Encargado del poder ejecutivo. Aún con esta crítica situación, Flores tardaría dos meses y medio para retomar las riendas del Estado. Es importante enfatizar que el Sr. Aguirre era un hombre ecuánime, como se ve en el resto de esta carta, que veremos más adelante, cuando tratemos del Perú y Bolivia.

Fin de la campaña de Pasto, pero efectos continúan

La carta del Vicepresidente se cruzó con carta de Flores fechada 11 de agosto anunciando el fin de la campaña de Pasto. Rocafuerte contesta el 25 de agosto a esa carta en los siguientes términos: "*Tengo el gusto de acusar a Ud. recibo de su carta fecha en Túquerres a 11 del corriente, y de participarale la viva expresión de alegría, que ha causado en esta ciudad el anuncio de la feliz terminación de la guerra de Pasto, el disgusto se ha cambiado en contento, y todo ha mudado de aspecto; doy a Ud. mi más cordial enhorabuena por tan próspero suceso".^{P3/324}*

Pero la situación no terminó en ese punto. Como vimos, Flores estuvo ocupado con estos asuntos hasta fines de octubre y continuaremos viendo los efectos de lo actuado en Pasto.

El 1º de septiembre le escribe Rocafuerte a Flores: "Ha llegado de Iscuande el buque de Aguilar, y por las noticias que he adquirido, preveo que difícilmente arreglará Ud. con Cuervo la cuestión de límites, y que el gobierno de la Nueva Granada no cederá Barbacoas, ni Tumaco. Este puerto acaba de ser declarado libre, y le han concedido franquicia, que prueban la intención del gabinete granadino de conservarlo en su poder. Se ha formado en toda la costa del Chocó una opinión muy desfavorable al Ecuador, y a sus últimos procedimientos en Pasto; y todos los partidos están de acuerdo en este punto, y así, recelo que quitando del medio Obando, como ya lo está, tengamos que entrar en nuevas cuestiones con los agentes del gobierno granadino cuyo resultado es difícil prever. Si los granadinos se niegan a ceder Barbacoas y Tumaco, y por amor propio nacional no quieren renunciar a la integridad de su territorio, déjelos en paz, y volvamos al Carchi, que esos límites envuelven una seguridad más aparente que positiva, como se lo he dicho a Ud. en varias ocasiones".^{P3/326}

Un autoengaño sobre Pasto y Túquerres

La Balanza N° 50 del 11 de septiembre publica un Boletín enviado por el Secretario General del Presidente en el Cuartel General en Túquerres al Ministro del Interior y RR. EE. con el fin de que se de a conocer al país. También publica la carta a la que se refiere ese boletín y al darle lectura a ambos documentos nos encontramos con una enorme contradicción entre lo que interpreta Flores y lo que le dice el general Mosquera a nombre del Gobierno neo granadino.

El Boletín daba a entender que el Gobierno neo granadino aceptaba la agregación de Pasto y Túquerres, pero la carta del general Mosquera no puede ser más clara en su posición totalmente opuesta. Más aún, lleva una amenaza abierta de acción de armas que Flores parece no entender.^{P3/327}

Esta carta tiene el interés adicional de establecer que las vías de comunicación por Buenaventura y Barbacoas estaban libres y bajo control del Gobierno neo granadino, por lo que era claro y obvio que Barbacoas se quedaría en la Nueva Granada.

En la Gaceta del Ecuador N° 404 del 19 de septiembre se publica la proclama del Gral. Flores a los soldados del Ejército, emitida el 13 de septiembre, en la cual les comunica oficialmente del triunfo sobre las fuerzas de Obando. La proclama también comunicaba la pronta llegada de las fuerzas del Gobierno neo granadino y la celebración conjunta de la victoria.

Esta proclama tuvo el efecto práctico de evitar un choque entre las fuerzas y declarar ante Mosquera que no se usaría la fuerza ante las aspiraciones territoriales ecuatorianas.

Con esto Herrán y Mosquera pudieron sentirse tranquilos, pues sabían que con sus diplomáticos tenían ganada la partida.^{P3/46}

Pedro Fermín Cevallos, en su "Historia del Ecuador", publicada en 1896, dice sobre el fin de la campaña de Pasto: "*En fin, habiendo entrado el General Mosquera con su ejército el 4 de Octubre en Pasto, el General Flores le restituyó lealmente íntegra y pacificada la provincia que se le había confiado y se volvió para Quito, donde se esmeraron de nuevo en festejarle como á profundo político y hábil pacificador (...) Tal fue el término de esta campaña de quince meses, abierta y sostenida contra lo que demandaban los verdaderos intereses de la patria llevada á tierra agena sin razón, y á costa de nuestra sangre y de nuestro miserable tesoro; campaña estéril que ni dio glorias al ejército ni á su General en Jefe, porque no hubo una sola acción de armas de importancia, ni afianzó nuestras fronteras, el objeto principal, bien que mal ideado, de tantos sacrificios.*

Lo que hubo de efectivo y real es que la lista militar volvió más aumentada, que se prodigaron los ascensos, y se dejó una larga y complicada cuenta que arreglar con Nueva Granada por los gastos causados en la guerra; cuenta que hasta algunos años después no pudo esclarecerse, que dio motivo para reclamaciones y disgustos, para girar letras negociadas al 50 por ciento y para que ya esclarecida se la saldase con \$300.000 el poco menos del millón sacado del Ecuador... ".^{P3/329}

Ciertamente que entre los efectos políticos posteriores de la campaña de Pasto tenemos un recrudecimiento de las acusaciones de militarismo extranjero contra Flores y sus tenientes.

Una vez enterado Wright del fin de la campaña de Pasto, escribe una sincera y afectuosa carta al presidente Flores, la cual sin embargo no lleva las usuales alabanzas y lisonjerías que otros se preocuparon de prodigarle a Flores. El 13 de octubre le dice al Presidente: "*Me es muy satisfactorio ver por su estimada del 28 del pasado que al fin U. podrá marcharse para acá, después de tanta ausencia. Es ciertamente una lástima que no haya podido venirse antes, y ojalá que U. no tenga ahora que principiar sus movimientos; pues el aspecto del Sur ha cambiado enteramente, por la revolución que ha sucedido en Bolivia a favor del General Ballivian, dejando a Gamarra espedito ya para venirse sobre nosotros con todas sus fuerzas. Por estos acontecimientos es natural suponer que Santa Cruz estará pronto de regreso, porque su viaje a Bolivia, ya es de valde por lo que digo arriba".^{P3/130}*

Una vez en marcha la tropas ecuatorianas que aún quedaban al norte del Carchi, el Gral. Tomás Cipriano Mosquera firmó en Pasto, el 3 de noviembre, una "Esponción" con los negociadores de Flores. Ese documento sería la fuente de agrias discordias a futuro, pues no constituía más que un engaño vil en el cual se ofrecía al Ecuador lo que no se le reconocería. El único fin verdadero de ese papel fue el de lograr la salida pacífica de las últimas tropas ecuatorianas del territorio neo granadino y el cierre de la frontera en el Carchi.^{P3/330}

Ese mismo 3 de noviembre llegaba a Quito Jorge Moore, comisario de Marina, conduciendo quince mil tiros de fusil pedidos a Guayaquil para el Ejército del norte, suministro y viaje infructuoso que se añadiría a los gastos inútiles de la campaña de Pasto.^{P3/331}

El presidente Herrán no tuvo el menor empacho en desconocer al día siguiente lo acordado por el general Mosquera, de tal manera que todo lo actuado en acuerdo para asegurar la paz entre las dos naciones quedó en el aire, lo que hizo oficialmente inútil todo el esfuerzo desplegado por el Ecuador en lo que se suponía era una reivindicación de sus derechos ancestrales.^{P3/332}

En una de esas declaraciones que en el momento parecen muy valederas pero que no pueden soportar la prueba del tiempo, el Ministro de Guerra y Marina dice lo siguiente al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil, el 6 de noviembre: "S. E. el Presidente de la República atendiendo á que la Campaña de Pasto ha concluido con los mejores resultados a favor de la nacion y queriendo al mismo tiempo, por este importante suceso dar una prueba esplendida de su benevolencia hácia el Ejército: ha tenido á bien estender su mano protectora para con los desgraciados del Ejército y milicia auxiliar del Distrito de Guayaquil, que cometiendo el vergonsoso crimen de desercion se han puesto bajo la cuchilla inflecsible de la ley, concediendoles el correspondiente indulto, para que acogiéndose á él puedan presentarse á las autoridades militares respectivas".^{P3/333} La parte que nos interesa al comienzo nos demuestra que los altos funcionarios del Estado estaban felizmente engañados sobre los resultados de la campaña de Pasto. Lo segundo nos indica la gravedad del nivel de deserción, pues para ameritar un indulto el número debe haber sido elevado.

Mark Van Aken realizó un interesante análisis de las campañas de Pasto culminadas en octubre de 1841: "... las dos expediciones a Pasto, en 1840 y 1841, constituyeron errores costosos y humillantes. La escasa estabilidad política lograda con la supresión de Obando y de los curas rebeldes*, apenas compensó el daño al apremiado erario nacional y al propio prestigio de Flores. El que no obtuviera la recompensa prometida en territorio o en dinero desgastó mucho su reputación; aun cuando había esperado figurar como el héroe militar de Pasto, en realidad emergió como el torpe general que había sido engañado dos veces por los desleales dirigentes de Nueva Granada".^{P3/334}

* Los curas de Pasto que iniciaron la revuelta por la supresión de los conventos menores se dirigieron al Ecuador, donde también causaron agitación en la frontera Norte.

El 15 de noviembre el general Juan José Flores entró en Quito como vencedor para recibir honores por no haber tenido victoria alguna para el país. El ego del Presidente se sintió bien acariciado y seguramente estaba él mismo convencido de su victoria. Todo el Gobierno honró al vencedor de Huilquipamba mientras el Tesoro Nacional se encontraba agotado.^{P3/335}

En una de esas órdenes que intrigaban por no contar con documentos que completen la historia, el Ministro de Guerra y Marina ordenó al Distrito de Guayaquil, a finales de noviembre, que la goleta de guerra "Diligencia" esté lista para partir hacia Buenaventura tan pronto llegara el Presidente a Guayaquil los primeros días de diciembre. ¿Qué pasaba en Buenaventura? No lo sabemos. Es posible que se quisiera enviar un emisario para explorar la situación en ese puerto.^{P3/173} ¿Buscaba acaso Flores explorar si la traición de Herrán y Mosquera se podía cobrar con una posible agregación de los puertos neo granadinos del Pacífico?

Gustavo Vásconez Hurtado cierra así el episodio de Pasto en su historia sobre Flores: "*La campaña de Pasto había costado ingentes cantidades de dinero, el aporte y sacrificio de hombres y material, dejando exhausto al erario nacional y descontentas a las poblaciones por la recluta de soldados. La oposición interna se había agudizado y aún cuando el General Flores había logrado sus objetivos primordiales, fracasó, no obstante, en una de las más grandes aspiraciones de su carrera: la incorporación de Pasto o al menos la línea del Guáitara al territorio ecuatoriano*".^{P3/336} Creemos que Vásconez fue muy generoso al decir que "*Flores había logrado sus objetivos primordiales*". Nos preguntamos: ¿Qué objetivos? Según se ve de todos los documentos al respecto, las campañas de Pasto, desde las de los años 1830s hasta las dos de los 1840s, fueron un continuo fracaso de principio a fin. Nunca se logró algo positivo, sólo la pérdida de sangre y dinero de ambos países, que podían haber sido mejor usados para fomentar el comercio y la industria en ambas naciones.

Se desea abrir camino a través del Istmo

William Wheelwright pidió a Pedro Gual su colaboración para negociar privilegios para el tránsito del Istmo, una necesidad para el servicio postal de la PSNC. Esto se debía a que aquellos que tenían el privilegio para abrir el camino transoceánico no lo estaban explotando. Wheelwright veía grandes posibilidades y no debemos olvidar que el capitán George Peacock ya había realizado la prospección de lo que terminaría siendo la ruta del canal interoceánico. Lastimosamente, la independencia del Istmo no duraría mucho y las aspiraciones de Wheelwright no se concretarían, pues el privilegio se mantuvo en manos de los concesionarios, que no iniciaron la apertura del ferrocarril hasta fines de la década de los 1840s.^{P3/270}

El Istmo pide ayuda al Ecuador

El Gobierno del Estado del Istmo pidió al Gobierno del Ecuador su interés, benevolencia y apoyo para salir adelante como nación. Sin embargo, Flores desaprovechó lo que era el posible comienzo de una relación que podía haber tenido consecuencias comerciales extraordinariamente positivas para ambos países. Más adelante, una vez librado el Gobierno neo granadino de las insurrecciones en Santa Marta, Cartagena, Popayán y Pasto, sólo quedó en calidad de rebelde el Estado del Istmo, por lo que le dedicaron su atención para recuperarlo. El Gobierno del Istmo pidió, el mes de diciembre, al del Ecuador su colaboración para evitar un conflicto armado y entablar negociaciones con la Nueva Granada. No sabemos cual fue la respuesta ecuatoriana, pero las negociaciones se dieron y culminaron con la reincorporación de las provincias del Istmo a la Nueva Granada el año 1842.^{p3/272}

Perú, Bolivia y Chile

Durante este período las historias del Perú, Bolivia y Chile están inevitablemente ligadas por la mutua intervención en los asuntos internos de los otros países. El fin de la Confederación Perú-Bolivia no sería ni fácil ni rápida; los lazos que por muchos años unieron a esas dos naciones se tenían que ir rompiendo poco a poco y con dolor y sufrimiento. Chile se sentía afectado también, especialmente en sus intereses comerciales, los que defendía con tanto celo como si se tratara de su territorio. Tan crítica como la interna y mutua, era la relación de las tres repúblicas con el Ecuador, debido no sólo a los intereses políticos y limítrofes con Perú, sino a la presencia en Ecuador del general Andrés de Santa Cruz. Desde 1839 había estado Santa Cruz en Ecuador y no había cesado de ser causa de fricción entre el país anfitrión y el Perú. Aún Chile era afectado por la presencia en Ecuador del ex-protector, pues Santa Cruz tenía el don de crear discordia como poco se ha visto en un político continental. En esa discordia ayudaba Antonio José de Irisarri, quien por todos los países que había pasado, Chile, Perú, Bolivia y ahora Ecuador, había dejado bastantes más enemigos que amigos.

Perú era el mayor y más importante socio comercial de la parte costera y Sur del Ecuador. El comercio, especialmente el de productos alimenticios, era de suma importancia para ambos países. La armonía de las relaciones entre las dos naciones era esencial para el bienestar de los ciudadanos fronterizos y costeños de ambas.

Sin embargo, las desavenencias políticas y las ambiciones territoriales de ambos países conspirarían para hacer que la relación sea tensa durante todo el período de esta historia, pero en especial durante el Gobierno floresano por la proclividad del mandatario a recurrir a las armas.

El 27 de enero entró a Guayaquil una goleta de guerra peruana, a dar cuenta del estallido de una revolución contra el Gobierno en varios puntos del territorio. La información era incompleta y por no saber exactamente de qué se trataba, se creó

alarmas en Guayaquil, siempre susceptible a los efectos derivados de alteraciones políticas en Perú.^{P3/338}

El excesivo apoyo a Santa Cruz

Lo que más agravó las fricciones con el Perú durante el período floresano, y en especial en 1841, fue el apoyo solapado que dio el Gobierno ecuatoriano a las expediciones invasoras por parte de los allegados del capitán general Andrés de Santa Cruz. Ana Gimeno, en su libro sobre la tentativa monárquica de Flores, expone: "Más complejas fueron en esos años las relaciones con Perú, país que en esas fechas salía de un profundo estado de anarquía después del fracaso de la Confederación peruano-boliviana. En este sentido no deja de ser sintomático el hecho de la favorable acogida que se dispensó en Guayaquil y Quito al general Andrés Santa Cruz, exiliado desde 1840 (en realidad 1839), puesta de manifiesto en el hecho de que desde Ecuador se le va a permitir intervenir en numerosas intrigas y en una implacable 'guerra de papel' contra el régimen imperante en Bolivia y Perú, así como publicar un largo manifiesto para narrar su pasada vida política. Dicha presencia – dirá Jorge Basadre – y de los demás emigrados de la Confederación sirvió, sin embargo, como un excitante para Flores. Entre 1840 y mediados de 1842 comenzó éste a definir lentamente y con algunas intermitencias y vacilaciones, un vasto plan político cuyas características principales, para el momento inmediato, fueron las siguientes: ayudar al ex Protector y sus amigos no solo en su campaña periódistica (con Irisarri y otros) sino en sus planes subversivos en el Perú y Bolivia, neutralizar a Chile, si ello era posible, y plantear el problema de límites peruano-ecuatoriano. Después de la batalla de Ingaví se agregó a esa directiva la búsqueda de una alianza con Ballivián". Es decir, que si Flores aprovechaba la oportunidad del alzamiento de Pasto en el Norte, también trataba de hacer lo mismo con la crisis peruana en el Sur, para proyectar en ambas direcciones el expansionismo que podía ser la clave de su ascendencia en Quito. Así, se apoyó en la organización por el general Santa Cruz, en abril de 1841, de una expedición encabezada por Manuel Angulo para provocar un levantamiento en el Perú, y siete meses después se insistió con otra empresa dirigida por Justo Hercelles, que con un grupo de más de veinte jefes y oficiales y unos cien hombres, partió de Guayaquil para desembarcar en Tumbes y en la que su cabecera llegó a expedir unos bando en los que se proclamaba Jefe Superior del Norte del Perú, llegando a exhumar la Constitución de 1834. El ministro peruano Matías León, antes de retirarse de Quito, denunció de un modo oficial el apoyo que las autoridades ecuatorianas habían dado a esas fracasadas expediciones".^{P3/339}

Hemos creído oportuno citar extensamente esta obra porque nos sintetiza los principales hechos políticos entre las dos naciones. Sin embargo, creemos que Ana Gimeno es bastante generosa al otorgarle a Flores una capacidad estratégica tan amplia, pues por el conjunto de documentos que hemos podido examinar, parece

más bien que Flores iba improvisando de acuerdo a las situaciones que le presentaban las circunstancias. Flores era un excelente táctico, pero creemos que no era tan buen estratega, especialmente a largo plazo, lo que es corroborado por los hechos que culminaron con la Revolución Marcista.

Todo buque proveniente de Ecuador es sospechoso – García del Río

Regresando a la cronología de los hechos, veamos un episodio que se dio como efecto colateral de la preocupación del Gobierno Peruano por que emigrados afectos al general Santa Cruz ingresen al Perú a bordo de naves procedentes de Ecuador. La goleta mercante chilena "Ancach" salió de Guayaquil en los primeros días de marzo y recaló en Callao para dejar y tomar mercadería. Entre los pasajeros se encontraba el señor Juan García del Río, lo que causó un grave problema. El Sr. García había sido colaborador del general Santa Cruz y por tanto era considerado enemigo político del Gobierno peruano. En un acto de esos incomprensibles, había sido designado cónsul del Ecuador ante Brasil, con sede en Río de Janeiro, lo que lo convertía en un funcionario del Estado ecuatoriano con status especial. El Sr. García del Río tenía negocios en Lima y deseaba saltar para hacer arreglos económicos antes de continuar el viaje a Río. Sin embargo, la goleta no fue bien recibida en Callao y al Sr. García del Río no le fue permitido desembarcar, y no fue apresado sólo por razón de su representación del Gobierno ecuatoriano. Por la actitud del capitán del puerto del Callao, es aparente que esperaban encontrar abordo a enemigos del Gobierno peruano y al no encontrar más que al consul, a quién no podían arrestar sin causar un incidente con el Gobierno ecuatoriano, descargaron su frustración contra García y la goleta, a la que no le permitieron desembarcar o embarcar mercadería y le ordenaron salir de inmediato.^{P3/344} Por supuesto, el mensaje estaba claro: Cualquier buque que venga del Ecuador será considerado sospechoso de transportar emigrados desafectos al Gobierno peruano y será tratado como tal. Esto tendría un efecto terrible sobre el comercio entre los dos puertos y aún en general, pues siendo Callao un puerto de mayor movimiento que Guayaquil, los buques evitarían este último para no afectar su status ante las autoridades navales peruanas. Asimismo, todo pasajero embarcado en Guayaquil sería considerado sospechoso de ser afecto a Santa Cruz.

¿Cómo se le ocurrió al Gobierno ecuatoriano nombrar como cónsul a un extranjero afecto a Santa Cruz y de paso enviarlo a su comisión de paso por el Callao, estando conscientes de la situación de ese caballero con el Gobierno peruano? Realmente fue un acto de lo más desatinado que tuvo efectos negativos adicionales sobre el comercio y la navegación ecuatorianos.

Los efectos de las actividades del general Santa Cruz también alteraban la paz en Guayaquil, como vemos en carta de Rocafuerte a Flores, fechada 28 de abril: "... me anticipó en decir a Ud. que el general Santa Cruz ha pretendido levantar aquí un empréstito de 100.000 pesos entre varios negociantes, con el objeto de comprar

dos buques, El Sardo Peruviano, y la Ludomilia con bandera chilena; hacer embarcar 500 hombres a bordo de estos buques, que iban a armarse aquí mismo y con esta expedición formal ir a la costa del Perú contra el gobierno establecido en aquel país. Como estos aprestos militares se estaban haciendo con la mayor publicidad, todos los vecinos pacíficos y honrados se han alarmado, y me han manifestado sus justas inquietudes, y el riesgo que podría correr nuestra neutralidad y feliz sistema de paz; para disipar sus temores les prometí oponerme a todo proyecto hostil contra nuestros vecinos del sur, y fui a hablar con el general Santa Cruz; le expuse las poderosas razones que yo tengo para impedir todo motivo de guerra con el Perú, y la resolución que he tomado de frustrar sus planes bélicos; él me contestó con mucha calma, que era inútil que yo tomase medidas coercitivas contra sus proyectos, pues desde ese momento renunciaba a la expedición meditada, y empeñaba solemnemente su palabra de honor, de no moverse del Ecuador hasta que se aclarasen los negocios del Perú, o le llamasen de Bolivia. No teniendo motivo de desconfiar de su palabra he suspendido las providencias que pensaba haber tomado en caso de resistencia, y con anuencia del mismo general Santa Cruz he disipado los temores de los negociantes principales de esta ciudad, comunicándoles verbalmente la solemne promesa que me ha hecho el ex-Protector de no armar expedición alguna contra el Perú; con esta franca explicación se han calmado los espíritus, se ha avivado la confianza que todos tienen en el gobierno, y todo ha vuelto a su estado natural de orden y de tranquilidad".^{P3/340}

Santa Cruz cumplió su promesa a su manera, pues él no trabajó abiertamente en las futuras expediciones, pero sí lo hicieron sus lugartenientes, que a fin de cuentas era lo mismo. Esta promesa incumplida a los pocos días y el hecho de que ya se habían violado las obligaciones que conlleva el asilo político, eran suficiente razón para despachar a Santa Cruz a otro país, pero como nos dice Ana Gimeno, el Gobierno ecuatoriano apoyaba, para sus propios fines, los intentos de Santa Cruz.

El 5 de mayo recibió Rocafuerte contestación oficial a carta personal enviada a Flores. La contestación la dio el Ministro del Interior y RR. EE.: "Puesta en conocimiento del Vice Presidente de la República encargado (...) la interesante nota de VS. del 28 de abril ultimo, S. E. ha tenido á bien aprobar el comportamiento de VS. con ocasión de saberse que algunos emigrados del Perú hacían en su ciudad (Guayaquil) aprestos hostiles curso con el designio de inquietar el territorio de la República Peruana".^{P3/341}

Por supuesto, esta es la respuesta oficial...

La fallida misión de Daste y el problema de la "Cabra"

En esos mismos días debía ir al Perú una misión encabezada por el general Bernardo Daste e integrada por el coronel José María Urvina, entre otros. Como Rocafuerte sentía antipatía personal por Urvina, se rehusó a facilitarle los fondos que había

autorizado el Gobierno, aduciendo falta de recursos inicialmente y luego falta de idoneidad del Coronel. Como en esos mismos días se realizó la expedición contra Perú que Santa Cruz juró no se realizaría, Rocafuerte mezcla a Urvina en ese embrollo con el fin de desestimarlo. En carta del 5 de mayo le dice al presidente Flores: "... *Escriben también de Lima que Gamarra ha jurado venir al Ecuador a sacar de viva fuerza a Santa Cruz y demás emigrados peruanos, si logra sofocar la revolución del sur, y como es muy probable que ejecute esta amenaza, es preciso prepararnos a estos nuevos acontecimientos. ... hará valer mucho la calabera, que han cometido 50 peruanos de haberse ido por diversas vías y diferentes canoas a juntarse en Punta Española en la Goleta peruana "Cabra", con el objeto de desembarcar en Mancora, y alborotar Payta y Piura con un pronunciamiento a favor de Vivanco. Dicen que Santa Cruz ha habilitado bajo de cuerda a estos 50 calaberas, que van a buscar una muerte segura, porque ellos ignoran el triunfo de Gamarra sobre vivanco, de cuyo resultado ha enviado a Payta la goleta de guerra Libertad con 80 a 100 hombres, para evitar precisamente un golpe de mano, como el que se intenta dar. En estas circunstancias ha llegado Urbina, ha pretendido que se le den para su marcha 3.000 pesos, lo que es imposible, a pesar de esto, él se va, y tiene dinero, que según dicen ha recibido de Santa Cruz, para que trabaje a su favor en Lima. Como la misma misión de Urbina podría aumentar las dificultades de nuestra posición, personas juiciosas y de influjo me han hecho ver la congruencia de impedir el viaje de Urbina a Lima hasta que se aclare el horizonte político, y se sepa definitivamente la completa derrota de Vivanco; he seguido sus consejos, he detenido aquí a Urbina hasta nueva orden, y esta medida ha sido muy aplaudida de todo el vecindario*".^{P3/342} Por supuesto, "todo el vecindario" era el mismo Sr. Gobernador. La misión de Daste requería la presencia de Urvina, pues era política pero también lo era militar y Urvina seguro llevaba alguna misión de inteligencia.

Antes de esa expedición, la goleta "Cabra" había estado en Guayaquil y Rocafuerte había ordenado su salida creyendo que así se evitaría el embarque de los revoltosos peruanos. Sin embargo, lo único que consiguió fue retrasarlos un poco al salir la goleta pero quedarse a la espera de ellos en Punta Española – el mismo lugar que Santa Cruz había estado visitando tiempo antes para alquilar o comprar una hacienda... El que el comandante de la goleta "Cabra" hiciera lo que deseaba sin respetar los intereses del Ecuador era una demostración más de la falta que hacían buques apropiados para hacer respetar nuestra soberanía. O eso, o el Gobernador no especificó claramente la orden de salida y el comandante de la goleta la interpretó a su manera. ¿Mala comunicación o comunicación incompleta a propósito?

El 22 de mayo el Ministro del Interior y RR. EE. escribe al gobernador Rocafuerte aprobando la orden de salida que había dado a la goleta peruana "Cabra".^{P3/343}

En una de esas cartas que sólo se emiten para cumplir con formulismos, el Ministro del Interior y RR. EE. le escribió al Gobernador, el 27 de mayo, instruyendo que se investigue sobre la salida de los "*expedicionarios*" y se castigue a los culpables.
^{P3/345}

A pesar de que a Santa Cruz no le hicieron absolutamente nada, el encargado del poder ejecutivo emitió un decreto que tenía el obvio objeto de aplacar la furia peruana. El decreto le fue notificado al Gobernador el 31 de mayo, pero su ejecución quedó a cargo del Ministro del Interior y RR. EE..
^{P3/346}

El decreto del 21 de mayo dice mucho y no dice nada, pues habla de emigrados en términos generales pero no precisa nombres, sólo se refiere a los que "*han abusado de él* (el asilo), *invadiendo el Norte del Perú*"
^{P3/347} Con unos cuantos "cabeza de turco" se arreglaría el problema.

Noticia de aprestos peruanos

El 2 de junio el señor Ramón de Guzmán Quiñónez, quien actuaba como agente del Ecuador en Lima, escribió una carta al gobernador Rocafuerte comunicándole de aprestos del Gobierno peruano para tomar Guayaquil como rehén hasta que se lograra la salida del general Santa Cruz del territorio ecuatoriano. Guzmán indicó que el Gobierno peruano consideraba al de Ecuador como cómplice en los actos hostiles de Santa Cruz. En la carta se avisa que la pequeña marina peruana estaba alistándose para la invasión de Guayaquil e informa que el Gobierno peruano estaba negociando una corbeta de guerra recién llegada a Valparaíso. También se comunica del movimiento de tropas hacia el Norte del Perú.
^{P3/348}

Esta carta era un aviso de guerra que ameritaba aprestos urgentes, como en efecto se dieron según hemos visto en el capítulo correspondiente, aunque no en la medida que ameritaba la amenaza, pues los cañones fijos de las baterías de la ciudad tenían sus limitaciones en relación a las de los buques. Nuestra goleta "Diligencia" con su cañón de a 18 no era rival de varios buques mejor artillados.

Por cierto, esta fue la amenaza que motivó la compra por parte del Gobierno del vapor "Guayas", aún en construcción, y el alarde de Rocafuerte de que sería "*una batería flotante que vale más que una fragata de 44 cañones*".

Como se dio el aviso de la amenaza, el Gobernador de Guayaquil empezó a tomar las medidas que podía. Entre ellas fue ordenar al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil, el 6 de junio, que despache un oficial de Marina a Puná para que controle la entrada de buques y establezca un servicio de espionaje e información para el caso de que se avisten buques enemigos intentando entrar en el río Guayas. A esa comisión fue enviado el TNFG Francisco Robles, quien desempeñó su comisión con tanto celo que se crearon problemas con otros funcionarios de menor rango que cumplían funciones en Puná, como es el caso del Resguardo de Aduana.
^{P3/349} Al TNFG Robles le ordenaron tener a mano un esquife rápido para remontar el río a la primera señal de buques enemigos.

Guayaquil no quiere a Santa Cruz

Los estragos de las actividades de Santa Cruz y las amenazas de guerra resultantes de ella hacían que muchos vecinos de Guayaquil pidieran su expulsión. En carta del 6 de junio Rocafuerte informa a Flores que "*Maldonado, Vivero, Rodríguez Coello están llenos de miedo, habían proyectado presentarme una petición firmada por varios vecinos y con el objeto de expulsar de nuestro territorio a Santa Cruz, mas envolviendo esta solicitud un sentimiento de bajeza y degradación, dije públicamente, que la daría al desprecio, llamé al doctor Salazar, síndico procurador general, y me puse de acuerdo con él para que no le diese curso (...) los ánimos, que están muy exaltados contra Santa Cruz. ... He convenido con él, que saldrá para Quito en esta semana...*".^{P3/253}

Por supuesto que los comerciantes deben haber estado exaltados contra Santa Cruz, pues el ex-protector estaba causando estragos en todos los ámbito de actividades en el puerto, desde lo social hasta lo comercial. Más aún, su presencia creaba una amenaza de guerra que podía ser fatal para la ciudad.

En esa misma carta Rocafuerte informa a Flores que los montoneros de Angulo se habían tomado Piura, pero "... *300 hombres mandados de Lima en una barca americana, y custodiados por el bergantín de guerra peruano Constitución, desembarcaron en Cechura, y allí se les reunieron 300 hombres que el gobernador Carabedo juntó en Lambayeque y Trujillo; con esta fuerza de 600 hombres mandada por el coronel Lyseca atacaron Piura, se trabó el combate en la misma plaza, y los montoneros en número de 300, pero sin fusiles ni municiones, fueron totalmente derrotados. El jefe Angulo, digno de mejor suerte, cayó prisionero y fue fusilado, igual suerte han tenido todos sus compañeros...*

^{P3/253}

En carta del 9 de junio Rocafuerte informa a Flores que en Lima la noticia del desembarco de Angulo y su grupo expedicionario en Máncora causó consternación y se rumoraba que los 20 hombres que desembarcaron estaban en marcha al Sur por el camino de la costa y se habían aumentado a 600, al mando del general Cerdeña, y aún se aseguró que habían visto al general Santa Cruz en las playas peruanas. Estas noticias habían infundido terror y pánico.

Rocafuerte agrega: "*En medio de la agitación, del desorden, y de la inquietud, se apareció en el Callao procedente de Guayaquil la goleta Campeadora, allí iba Palmieri con su familia, en el acto le tomaron declaraciones, examinaron los marineros, y resultando del testimonio de todos, que no había salido de este río el general Santa Cruz, ni que se habían armado buques, ni formado expedición alguna, porque no podía darse este nombre a 35 o 40 fugitivos peruanos que furtivamente se habían escapado de aquí en un buque peruano, empezaron los ánimos a calmarse, y a medio restablecerse el orden. Sin embargo Ferreyros ha jurado sacar del Ecuador, y a viva fuerza, al general Santa Cruz, y vengarse de Ud., y sobre todo de mí, suponiéndome el gran protector del ex-Protector. Guzman*

me escribe, y todas las cartas de Lima están contestes, de que es casi inevitable la guerra del Perú contra el Ecuador, y así es preciso prepararnos, porque enemigo prevenido, nunca fue vencido...".^{P3/350}

En ese momento se pensó que la agitación en Lima había sido la causa de la no entrada a Guayaquil, el día 7 de junio, del vapor "Chile" de la PSNC.

Creciente amenaza de invasión peruana

La amenaza de guerra por parte del Perú era cada vez mayor. Los preparativos en Guayaquil continuaban y Rocafuerte daba por hecho que habría el intento de invasión a Guayaquil. En carta del 12 de junio le dice a Flores: "*Ha llegado el caso de que su presencia es de absoluta necesidad a orillas del Guayas. Por la nota oficial de Guzman, que remito al gobierno, se impondrá Ud. de la grandísima probabilidad que hay para tener aquí un golpe de mano dado por Gamarra. El plan es como sigue: un negociante, de Valparaíso, llamado Alexandri, íntimo amigo de Lafuente, ha hecho venir de Trieste una corbeta de guerra de 34 cañones, por cuenta del gobierno del Perú, ella ha llegado ya a Valparaíso, y a estas horas debe estar en el Callao. Con esta corbeta, y los tres buques de guerra que tiene Gamarra, intenta apoderarse del río y de la ciudad...*".^{P3/179}

Mientras en Ecuador se temía una invasión del Perú, en ese país pensaban lo mismo, pues la ayuda que se le prestaba a Santa Cruz en sus actividades contra el Gobierno peruano no podía menos que crear y causar desconfianza entre las dos naciones.

El general Wright estaba justamente preocupado por la situación, pues sus fuentes de información eran básicamente las mismas del Gobernador. El 13 de junio le informa al gobernador Rocafuerte que de acuerdo a las facultades dadas al Presidente por el Consejo de Gobierno, empezará a acuartelar personal para aumentar la fuerza regular. Indicaba la necesidad de traer cuerpos de milicias de otros lugares para reforzar la plaza. Por supuesto, la razón principal de la comunicación al Gobernador era la necesidad de recursos económicos, los cuales los controlaba Rocafuerte a través del Tesorero del Distrito.^{P3/122}

La respuesta de Rocafuerte a Wright, fechada 15 de junio, debe haber dejado perplejo al Cmdte. Gral. del Distrito, pues luego de presentar una serie de argumentos por los cuales considera que Gamarra no intentará invadir a Guayaquil, el Gobernador le dice: "... *en esta inteligencia, no conceptua la Gobon. conveniente la medida propuesta por US., por que en su opinion no califica de peligro incipiente los rumores vulgares que se han difundido emanados de Cartas particulares, mucho mas cuando la indicada resolución de US. enjendraria el descontento y desasosiego en los pueblos...*".^{P3/351}

Si no lo hubieramos leído y si no fuera la fuente documental totalmente confiable, no creeríamos que Rocafuerte podría escribir esto luego de leer lo que le había

dicho, le decía y le diría al presidente Flores. Lo uno era lo opuesto de lo otro y Wright, aparentemente ingenuo y de buena fe a pesar de su experiencia y edad, debe haberse sentido totalmente confundido. Rocafuerte le pinta a Flores una situación de inminente peligro, al tiempo que le dice a Wright que no hay peligro alguno. Al uno le dice lo conveniente cuando quiere que se autorice la compra del vapor, al otro le dice lo conveniente para no darle los recursos necesarios para el aumento de las fuerzas adecuadas para defender a Guayaquil.

Luego de lo dicho a Wright, con fecha 16 de junio dice Rocafuerte a Flores: "*Acabo de ver una carta de nuestro cónsul en Payta, Moncayo, que dice a su hermano, que Iguán había llegado ya a Lima con 2.000 hombres que había traído de Arequipa. Por todos conductos repiten que Gamarra nos va a dar un golpe de mano, y que debemos prepararnos a recibirla. Yo soy de la opinión de prepararnos, pero no creo, como lo dicen, que Gamarra venga a sorprendernos*".

^{P3/352} Aquí Rocafuerte estaría corroborando el criterio que le llevó a negarle a Wright los recursos que pidió. ¿Qué fuentes de inteligencia habrá tenido Rocafuerte para tomar tan grave decisión?

En esta carta Rocafuerte da algunos criterios que demuestran un conocimiento muy grande de la situación política interna del Perú y, a pesar de decir que "*Santa Cruz se ha despedido de mi con mucha frialdad...*", él es la única fuente capaz de darle al Gobernador información tan detallada.

La situación de hostilidad contra Santa Cruz en Guayaquil lo había obligado a esconderse en las noches y optó por dirigirse a Quito, donde no habían sufrido las consecuencias de la presencia del ex-protector y por lo tanto no sería tratado con hostilidad.

El Gobierno ecuatoriano decidió nombrar una misión diplomática encabezada por José Félix Valdivieso para bajar las tensiones con Perú, al tiempo que iniciar conversaciones sobre la frontera común. El Sr. Valdivieso resolvió consultar el criterio de Rocafuerte y le escribió al respecto. Rocafuerte le contestó con fecha 16 de junio una extensa carta en la cual los criterios básicos son que "*El Perú tiene recelos infundados de nosotros*" y que "*Una misión al Perú en estas circunstancias es impolítica*" por razones muy allegadas al criterio de Santa Cruz y que sólo pueden haberse originado de él.^{P3/353}

Sin embargo, no era el momento adecuado para tratar asuntos limítrofes, pues Perú albergaba resentimiento por lo que percibían como un apoyo injusto del Ecuador a un enemigo interno. Las negociaciones no se realizarían en Perú, sino en Quito, y para el efecto vino Matías León, hábil negociador peruano. Según Félix Denegri Luna, "*En 1841 se llevaban a cabo en Quito las negociaciones entre el plenipotenciario peruano Matías León y el ministro ecuatoriano José Félix Valdivieso, en cuanto a la determinación de fronteras. Fue entonces cuando el Ecuador solicitó la 'reintegración' de Jaén y Maynas, mientras que el*

representante peruano adujo la posesión de esos territorios conforme al principio del uti possidetis. El desacuerdo se hizo violento. El ministro peruano se retiró de Quito y el fracaso enfrió las relaciones entre los dos pueblos".^{P3/356}

La Balanza N° 38 del 19 de junio de 1841 publicó el decreto del Gobierno negando el asilo a los emigrados peruanos que participaron en la invasión al Perú, decreto que ya vimos cuando fue emitido y que sí fue aplicado, pero sólo a unos pocos.^{P3/354}

El 23 de junio el Ministro del Interior y RR. EE. acusa recibo al gobernador Rocafuerte de nota sobre el peligro de invasión peruana por causa de la invasión de emigrados que fue armada en Guayaquil y le indica que ha tomado las medidas necesarias para la defensa y seguridad de la República.^{P3/355}

Los efectos de la invasión de Angulo, una vez derrotada por las tropas leales a Gamarra, no se hicieron esperar y una partida de soldados, en retaliación, había incursionado en territorio ecuatoriano a fines de junio y quemado algunas propiedades. Ecuatorianos inocentes habían pagado por los actos de Santa Cruz, de sus secuaces y de sus protectores.^{P3/317}

La suma de los efectos negativos

Creemos que se ha ilustrado suficientemente bien los dimes y diretes relacionados con la tensa situación con Perú. Fuera del problema limítrofe, que era una legítima razón para causar inquietudes, la mayor fuente de desconfianza, desacuerdos y gastos considerables en preparativos de defensa para constantes amenazas imaginadas, fueron causados y originados por la inconveniente presencia del general Andrés de Santa Cruz en territorio ecuatoriano. Por el mal que causaba a todo el Ecuador y la ingratitud que demostraba al poner en peligro la paz de sus anfitriones, el ex-Protector debía haber sido despachado a un país donde no pudiera seguir causando tanto daño.

Mientras tanto, no nos preparábamos adecuadamente para las verdaderas amenazas que cada día iban creciendo, en especial una marina de guerra peruana con más unidades y mejor equipadas que las nuestras.

Los primeros días de julio fueron agitados en acontecimientos que reportó Rocafuerte a Flores en carta del 7 de julio:

- El capitán de la "Josefa" buque que hacía comercio en el Pacífico, reportó que en Lima se hacían preparativos para atacar al Ecuador.
- Matías León llegó a bordo de la goleta de guerra peruana "Limeña" para iniciar negociaciones con el Gobierno del Ecuador. (regresaría a Lima y otra vez vendría al Ecuador).

- Se insistía en que Santa Cruz salga del país y Rocafuerte pide se insista que salga para Europa.
- Perú contaba ya con una nueva fragata de 24 cañonadas (¡Pero Rocafuerte estaba seguro de que el vapor con sus dos cañones improvisadamente montados valía más que toda la escuadra peruana junta!)

Ciertamente las relaciones con Perú estaban en una situación de fluidez por la cual no se podía saber qué resultados se lograría de las negociaciones entre Valdivieso y León.^{P3/190}

Rocafuerte tenía ideas preconcebidas de la misión de Leon y no le atribuía ninguna buena intención. No sabemos cual fue la fuente de Rocafuerte para aseverar con punto y coma cuales eran las instrucciones del plenipotenciario peruano, pero le escribe a Flores el 7 de julio con información de que León traía como misión dos objetivos. Sus fuentes son "*dicen*", lo que a su vez le hace perder credibilidad a él mismo. No sabemos si los "*dicen*" que reportó Rocafuerte tuvieron influencia en las negociaciones que terminaron mal.^{P3/191}

Santa Cruz nuevamente Presidente de Bolivia

La situación en Perú se complicó a fines de junio y comienzos de julio al establecerse en Bolivia un Gobierno favorable a Santa Cruz. Este Gobierno inmediatamente propuso al de Ecuador una alianza contra Perú.^{P3/319}

Santa Cruz, sin embargo, no salió de inmediato a Bolivia, pues tanto los peruanos como los chilenos lo estaban esperando para capturarlo. A pesar de haber este Gobierno favorable a él, el Protector se ocupó de cuidar su integridad física y se confió, equivocadamente, que sus lugartenientes cuidaran sus intereses.

El 17 de julio el Ministro del Interior y RR. EE. contesta al Gobernador la carta en la cual le reportaba que se había tomado todas las medidas de defensa necesarias para impedir un golpe de mano peruano. El Ministro se declara complacido y satisfecho con lo reportado.^{P3/357}

Con fecha 27 de julio Rocafuerte le escribe a Flores diciéndole, entre otras cosas: "*No debe V. perder de vista a Gamarra, el vendrá a invadirnos si puede; si no viene, no es por falta de gana, y así debe V. prepararse para el caso de una invasión, que quizá no está muy remoto. Todo depende de una chiripa, de una casualidad, si él logra sofocar la revolución de Bolivia, pronto lo tendremos por acá*".^{P3/320}

Se busca un chivo expiatorio

Las secuelas de la invasión al Norte del Perú seguían teniendo consecuencias tiempo después. A pesar de que está claro que el mismo gobernador Rocafuerte ordenó la salida de la goleta "Cabra" a comienzos de mayo, el 30 de julio, por orden del Ministro del Interior y RR. EE., le pide al Capitán del Puerto que "*informe muy*

circunstancialmente á cerca de los antecedentes que haya tenido V. con respecto á la salida de este Puerto de la Goleta Cabra...".^{P3/358}

Si Rocafuerte dio la orden de que salga, como en efecto lo hizo, ¿por qué exigía ahora este informe al Capitán del Puerto? ¿Habrá estado buscando un chivo expiatorio por lo ocurrido? El capitán Francisco Reyna respondía por los buques en su puerto, pero no podía responder por lo que hiciera un buque una vez fuera de él, al menos que tuviera los medios y las disposiciones para establecer un control más amplio.

El nombre del Ecuador en entredicho

El Gobierno del Ecuador, preocupado por que el nombre de la nación haya sido mal utilizado por los invasores, pidió informe al Cónsul del Ecuador en la provincia de Piura. El cónsul Pedro Moncayo informó que los invasores no habían usado el nombre del Ecuador para nada y si lo hubieran hecho él habría protestado de inmediato. Este cruce de correspondencia, ocurrido los últimos días de mayo, fue publicado en La Balanza N° 44 del 31 de julio.^{P3/359}

La Balanza N° 45 del 7 de agosto dio a conocer al público en general el peligro que se cernía sobre el Ecuador debido a los actos de Santa Cruz, mediante la publicación de una resolución del Consejo de Estado de la República peruana. Por supuesto, en el mismo número del periódico, Irisarri hace la correspondiente defensa de Santa Cruz, pero cumplió con el deber de publicar las resoluciones del Gobierno Peruano.

Lo resuelto por el Consejo de Estado era gravísimo, pues sin declarar la guerra directamente al Ecuador, se autorizaba al Gobierno para hacer lo necesario con el fin de hacerle la guerra a Santa Cruz. Específicamente, entre las facultades dadas al Presidente estaban la 2º que era "*Aumentar las fuerzas de mar y tierra*" y la 5º "*Mandar el ejército y armada, y salir del territorio de la República, si la necesidad lo exijiere*". Si Santa Cruz estaba refugiado en Ecuador, era claro que el país asilante corría grave peligro de invasión.^{P3/360}

Otro buque sufre las consecuencias

El bergantín goleta "Ludomilia", de bandera chilena, fue otro buque que sufrió las consecuencias de haber salido de Guayaquil. Fue detenido en Perú y sufrió las pérdidas consecuentes. Ese buque estaba marcado por la intención que había tenido Santa Cruz de comprarlo y armarlo en guerra. Si bien el negocio no se hizo antes de ese viaje, la sospecha persistió. Eso ocurría a fines de julio. En ese mismo buque venía el Sr. Miguel Díaz, quien por parecer sospechoso había sido bajado a la fuerza del vapor "Perú" y detenido. Su liberación se logró gracias a la intervención del cónsul inglés, Sr. Belford Hinton Wilson, quien actuó enérgicamente con el respaldo de la Armada de S.M. Británica para defender los derechos de un pasajero a bordo de un buque mercante británico.^{P3/360} Wilson, sabiéndose apoyado por una

impresionante fuerza naval, podía darse el lujo de defender la integridad y neutralidad de los buques de la PSNC ante el Gobierno peruano, pero más adelante sufriría un atentado contra su vida que lo obligó a abandonar su puesto y venir a Guayaquil. Este incidente estuvo a punto de causar una guerra entre Perú y la Gran Bretaña.

Irisarri es agradecido

Como dijimos antes, en el mismo N° 45 de La Balanza Irisarri presentó su defensa de Santa Cruz en la forma de un ataque periodístico contra Gamarra, con lo cual mantuvo su lealtad para con el ex-protector. Por supuesto, en Guayaquil, víctima directa de las consecuencias del asilo, los argumentos de Irisarri fueron recibidos con el consecuente escepticismo y frialdad. ^{P3/361}

La audacia de Santa Cruz era realmente sorprendente, como lo veremos en carta que pasa el Gral. Stagg al Presidente, con fecha 10 de agosto: "*El General Santa Cruz al tiempo de marcharme me encargó de remitirle a S.E. las adjuntas cartas y papeles públicos, instándome rogar a S.E. acceder a los tres puntos siguientes:*

1. *Ordenar a nuestro cónsul en Lima, instruir al Gobierno del Perú que, cualquier clase de hostilidad que se intente contra Bolivia, se considerará como una ofensa hecha al Ecuador.*
2. *Que el Gobierno del Ecuador faculta a las autoridades en Guayaquil a armar en guerra bajo el pabellón ecuatoriano la Goleta "Ludomilia" pagando todos los gastos el General Santa Cruz.*
3. *Que de los dos mil hombres que ofrece el General Wright para la expedición al Perú, S.E. mande dar ... General Santa Cruz para que vaya a Lima...*

Sobre estas proposiciones S.E. verá lo que es conveniente; la segunda, según mi parecer ofrece las mayores facilidades en su ejecución". ^{P3/322}

Lo que es increíble es que Stagg haya siquiera pasado tal barbaridad al Presidente y peor aún que haya promovido como factible el segundo punto.

El Encargado del poder ejecutivo demuestra ser un estadista

Parte de esta carta fue tratada ya cuando tocamos el punto de la Nueva Granada, pues el Vicepresidente también emitió su criterio al respecto.

El Vicepresidente, Sr. Aguirre, encargado del poder ejecutivo, escribe al Presidente el 17 de agosto: "*Son públicas y notorias las tentativas que hizo el General Santa Cruz para que el Gobierno del Ecuador abrazase su causa e hiciese guerra al Perú; y aunque ellas no tuvieron resultados útiles para él, sirvieron para que el Perú desconfiase del Ecuador, pues es regular que hubiesen llegado allá las noticias de lo ocurrido, bien desfiguradas. Después de esto siguió la descabellada expedición sobre Piura que el Sr. Rocafuerte pudo impedir y que no impidió por consideraciones personales a Santa Cruz; y nada mas que por debilidad. Gamarra que no se duerme en las pajas y que se hallaba ya sin la atención de la revolución*

de Vivanco, trató de expedicionar en el momento sobre este país, y en efecto nos habría sorprendido si la revolución de Bolivia no se lo hubiese impedido. Ahora está en Bolivia, y si vence allá, luego estará por acá. ¿Qué deberá hacer el Ecuador en estas circunstancias? La contestación a esta pregunta es el objeto de esta carta. Suponiendo terminada la cuestión de Pasto y siempre en el supuesto de tener bien guarnecido el Puerto de Guayaquil, se presentan tres partidos.

1. *Atacar inmediatamente al Perú apoderándose cuando menos de los departamentos del Norte y luego negociar la paz.*
2. *Enviar inmediatamente un plenipotenciario para arreglar todas las cuestiones pendientes y dar y recibir seguridades de una paz estable, todo dentro de un término perentorio, y teniendo agolpadas en la frontera las tropas ecuatorianas. y*
3. *Estarse como nos estamos esperando a que el Perú tome la ofensiva.*

El primer medio es más seguro, pero no es bueno, porque se continuaría este mal ejemplo de hacer la guerra sin previa declaratoria, y lo que hoy haríamos con el Perú, otro día se haría con el Ecuador. NO habría seguridad para las naciones; y esto sería sustituir el asesinato a los combates judiciarios de la edad media.

El tercer partido es peor todavía, porque nos espone a los males de una invasión dando al enemigo la ventaja de continuar la guerra a nuestra costa. El segundo partido es el mejor y ya ha perdido tiempo en tomarlo; lo creo mejor porque nos puede librar de la guerra arreglando definitivamente nuestras diferencias; o de lo contrario, nos pondría en situación de tomar la ofensiva con ventaja y con justicia; y entonces y solo entonces; podríamos trabajar en favor de Santa Cruz, pues su causa solo se debe considerar como secundaria ya que no como indiferente.

Tres deben ser los objetos de nuestras reclamaciones:

1. *La devolución efectiva de las provincias de Jaén y Mainas, bajo la demarcación que actualmente tengan.*
2. *El pago de la deuda a plazos determinados, dejando para ser fijados los límites precisos y el más o menos de la deuda, por arreglos especiales dentro de un término perentorio; y*
3. *Hacer garantizar el tratado por una nación poderosa.*

A más de esta estipulación la conducta de ambas naciones con respecto a acontecimientos hechos en una de ellas, para turbar la paz de la otra, etc. Y sobre todo nombrar de plenipotenciario al Sr. Olmedo como la persona mejor calculada y que puede inspirar más confianza al Perú.

Yo me atrevo a hacer a V. estas indicaciones porque amo a mi país, porque aprecio altamente a V. y porque quiero, como todos quieren gozar en paz de mi trabajo.

Me repito de V. muy adicto amigo y servidor Q.B.S.M.

Francisco X. Aguirre (Mendoza)". ^{P3/323}

Don Francisco Aguirre, quien había sido criticado por falta de liderazgo, está demostrando en esta comunicación al Presidente la calidad de un estadista muy ceñido a la realidad, muy mesurado en sus apreciaciones y muy coherente en su política.

Con fecha 18 de agosto escribe Rocafuerte a Flores: "Santa Cruz debe llegar hoy a Bodegas, y como Ud. ni el vicepresidente ni los ministros me han hablado sobre él y la línea de conducta que he de observar, para no comprometer nuestra responsabilidad con el Perú, me veo rodeado de mil dificultades, y preveo que voy a entrar en dura lid con él; porque he sabido que pretende armar la Ludomilia, y salir de aquí en actitud guerrera para presentarse en Cobija; y yo no puedo consentir en que él comprometa nuestra neutralidad, y que demos al Perú un justo motivo de queja, que puede conducirnos a una guerra".^{P3/362}

El Capitán del Puerto no se presta para chivo expiatorio

El mismo día 18 de agosto el Ministro del Interior y RR. EE. le comunica al Gobernador que tiene en su poder la comunicación en la cual el Capitán del Puerto contesta los cargos que se le hicieron por el embarque de los emigrados peruanos en la goleta peruana "Cabra".^{P3/072} El asunto quedó allí, pues no habían cargos reales que hacer contra el capitán Reyna y el perseguirlo podría haber traído consecuencias para quienes eran realmente responsables. Quisieron ver si encontraban en él un chivo – o tal vez deberíamos decir una "cabra" – expiatoria, pero no se dejó embarcar en problema ajeno, con toda y justa razón.

Santa Cruz regresó de Quito al madurarse la revolución en Bolivia que lo proclamó nuevamente como presidente. La situación para Rocafuerte era más delicada, pues el huésped era técnicamente un Jefe de Estado otra vez. Sin embargo, la seguridad de su propia nación debía estar por sobre toda otra consideración.

Santa Cruz debía llegar a Guayaquil el 18 de agosto pero lo hizo el 24 e inmediatamente empezó sus preparativos ante la mirada supuestamente celosa, pero por los hechos realmente permisiva, de Rocafuerte. La "Ludomilia" fue comprada y se le cambió su bandera a la británica, rebautizándola "Reina Victoria". Ese cambio de bandera no sería bien recibido por Chile por dos razones: 1, perdía un buque mercante de activo tráfico y 2, el representante chileno en Guayaquil estaba muy consciente que ese bergantín goleta se convertiría en buque de la Armada de Bolivia, con el consiguiente peligro para la Armada de Chile y la del Perú, aliado de Chile contra Bolivia. Aunque no sabemos si Santa Cruz fue el financista, parece que no fue el comprador y que luego arrendó el buque para su expedición.

Un tema que no se ha tocado en todas las historias consultadas es el de la gran pregunta: ¿De dónde sacaba Santa Cruz el dinero para financiar tantas aventuras? ¿Del Gobierno del Ecuador? Lo dudamos, pues habría tenido que pasar por Rocafuerte y éste no habría aflojado ni un real. ¿De "fondos reservados" del

Gobierno? Lo dudamos, pues le habrían pedido el dinero a Rocafuerte, con el mismo resultado. No, creemos que del Ecuador no salió el dinero.

¿De Inglaterra? Puede ser, con el fin de desestabilizar a Gamarra y sacar provecho económico, al mejor estilo de la "pérvida Albión".

¿De los EE. UU.? No lo creemos, pues ya vimos que el Comandante de la "Dale" se rehusó a transportar a Santa Cruz y su comitiva.

No, más bien creemos que Santa Cruz marchó al exilio con el tesoro boliviano a cuestas y de él vivió muy bien y causó estragos contra ese país por muchos años.

La proclama de Santa Cruz aceptando su designación como presidente de Bolivia fue emitida en Quito el 29 de julio y publicada en La Balanza N° 47 del 21 de agosto. ^{P3/363}

El comercio de Guayaquil, por supuesto, regresó a sus inquietudes y angustias ante la presencia revoltosa de Santa Cruz.

Lo que piensan en Chile

El 25 de agosto Rocafuerte escribía a Flores: "*Ayer ha llegado el bergantín **Orbegoso** procedente de Valparaíso, por la adjunta carta de García del Río** se impondrá Ud. de lo que piensa ese ministerio de Chile sobre la revolución que ha estallado en Bolivia, y sobre el reconocimiento del presidente Santa Cruz, por otras varias cartas que han venido de Santiago, sabemos que Chile está dispuesto a reconocer la autoridad de Santa Cruz y el derecho que asiste al pueblo boliviano, para elegir el jefe que más le acomode, siempre que Santa Cruz renuncie a la confederación y a mezclarse en los negocios del Perú. La **Colocolo** y la **Janiquea** salieron de Valparaíso para cruzar sobre el puerto de Cobija, la fragata **Chile** está igualmente armada, no con el objeto de declararse contra Bolivia, sino de estar a la expectativa...

Santa Cruz llegó anoche con el general Cerdeña, Miranda y el resto de su comitiva, le he visto esta mañana, pero como estaba rodeado de visitas no pude hablar a solas con él. El ministerio debió haberme dado instrucciones sobre la conducta que debo observar con él, más como no lo ha hecho, yo supliré esa falta, conciliando la circunspección necesaria para no dar al Perú ningún justo motivo de queja; con las manifestaciones de respeto que debemos al jefe de Bolivia. Santa Cruz no es ya un simple particular, un fugitivo asilado en el Ecuador, es un jefe constitucional, que una facción separó del mando, y que toda Bolivia por su espontánea voluntad ha repuesto en la suprema autoridad. El es presidente de Bolivia de hecho y de derecho, y como tal lo debemos tratar, esto es lo que prescribe el derecho de gentes, y lo que no pueden comprender los mercachifles de Guayaquil ni los tinterillos y leguleyos de Quito. Bolivia es la amiga y aliada del Ecuador, y ha llegado el caso de estrecharnos con ella, por medio de un tratado de alianza ofensiva y defensiva. No sé nada de lo que Ud. pueda haber hecho sobre este particular, cuando vea a Santa Cruz le tocaré esta tecla". ^{P3/324}

*Algo interesante que vemos en esta carta es que el Sr. García del Río, que estaba nombrado cónsul del Ecuador en Río de Janeiro se quedó en Valparaíso. ¿Fue acaso su nombramiento una táctica para darle salvoconducto hasta Chile, pasando por Perú? Perceería que sí, con lo cual se habría abusado de la inmunidad consular para beneficio particular.

García del Río definitivamente se quedó en Chile y no prosiguió a Río de Janeiro que era el supuesto destino de su misión consular.

Ecuador, fuente de inquietud para tres repúblicas

En el periódico "El Mercurio" de Valparaíso se publicó, en el N° 3.800, un editorial sobre el retorno de Santa Cruz al poder y la relación que tuvo en esto el Ecuador, que a su vez fue reproducido en La Balanza N° 48 del 28 de agosto. Veamos las partes medulares que nos tocan: "*La independencia que el Poder Ejecutivo del Ecuador ha sabido proporcionarse desprendiéndose mañosamente de un Congreso, cuyos miembros se ha negado á reintegrar, desde que se hubo declarado la nulidad de las elecciones de Cuenca; la invasión intentada sobre el Perú por un puñado de hombres echados desde el Ecuador como chispas incendiarias que debían llevar la conflagración á todos los puntos de aquella república; la residencia de Santa Cruz en el Ecuador, y las consideraciones que su gobierno le dispensa, las diversas tentativas hechas para insurreccionar á Bolivia, y la última en que el ejército ha proclamado su antiguo caudillo, presidente de esta última república, son todos hechos contemporáneos, y que parten del Ecuador como un centro comun. ¿Será temeridad atribuirles un mismo origen, y relaciones y comunidad de objeto entre unos y otros? No tememos asegurar que tenemos el conocimiento casi íntimo de que existe una ilacion y coordinacion clara, y que hace tender á un mismo objeto todos estos hechos, que afectan profundamente los intereses, tranquilidad é independencia de tres repúblicas hermanas, con las cuales estamos unidas por relaciones de comercio y amistad, y con alguna de ellas, por medio de vínculos mas estrechos (...) no pueden llamarse convulsiones interiores de un pais, aquellas que tienen por objeto fraccionarlo en provecho de otros, ó imponer á su gobierno y á su territorio nuevas formas ó nuevos límites. Los intereses comerciales de Chile, su dignidad, y su nombre pueden ser comprometidos, en medio de estos sucesos...*".^{P3/325} Ciertamente que la inesperada estabilidad de Chile después de unas elecciones que no causaron división, alteraba la ecuación del eje Chile-Bolivia-Perú, poniendo a Santa Cruz en una situación difícil, pues tendría que arreglarselas con un Chile fuerte y dispuesto a defender sus intereses comerciales y su paz interna y externa.

Por supuesto que Irisarri atacó, en el mismo número de La Balanza, la posición de Chile, tal como era de esperar, pues habían triunfado enemigos suyos.

La corbeta "Dale" de la Armada de los EE. UU. llegó a Guayaquil y enseguida se rumoró que Santa Cruz y su comitiva embarcarían en ella con destino a Cobija,

pues era la forma más segura de llegar sin ser interceptado por buques de las armadas peruana o chilena. Rocafuerte pensaba así y se lo dice a Flores en carta del 1º de septiembre. ^{P3/326}

Misión: Apresar a Santa Cruz

Debido a los acontecimientos en Bolivia, los chilenos enseguida despacharon sus buques de guerra hacia Ecuador con el fin de atajar a Santa Cruz si decidía intentar su regreso por vía de Cobija. no debemos olvidar que ellos, por razón de la menor distancia y más fáciles comunicaciones, estaban enterados de las noticias de Bolivia mucho antes que nosotros, que teníamos que esperar la llegada de buques. El 10 de septiembre Rocafuerte escribe a Flores una carta en que trata exclusivamente el asunto: "*La Colocolo ha llegado repentinamente del Callao a este puerto, ha traído pliegos para Plata (representante de Chile) y para nuestro gobierno, el objeto de su viaje, según dicen, es el de espiar los movimientos de Santa Cruz, impedir su salida de este puerto, y observar la opinión pública del país, en la cuestión que se han suscitado entre el Perú y Bolivia.*

El comandante de la corbeta de guerra americana Dale se ha negado a llevar al general Santa Cruz a Cobija, y él se ve obligado a embarcarse en un buque mercante y correr el riesgo de ser cogido prisionero por los cruceros del Perú y de Chile. Si él escapa a estos peligros, le esperan otros al desembarcar en el territorio de Bolivia y atravesar el desierto que separa la costa de la primera población, y con el objeto de evitar cualquier trágico accidente escribe a Ud. suplicándole expida la orden a Vicendon (Comandante de Armas de Manabí) para que le franquee una escolta de 250 hombres, buenos soldados, que se embarcarán en Manabí en el puerto de Callao (Puerto Cayo), y le acompañarán hasta la Paz. Lo que más nos conviene es activar la llegada de Santa Cruz a Bolivia, porque si Gamarra llega a sofocar el partido de Santa Cruz, no hay duda que volando viene sobre nosotros, y en estos casos vale más anticiparse a dar que a recibir, porque da dos veces el primero que da. Nuestra guerra con el Perú es inevitable, si triunfan en el sur las armas de Gamarra.

Por la adjunta carta de García del Río se impondrá Ud. del modo de pensar del gabinete de Chile en esta cuestión del Perú y de Bolivia.

Desde la llegada de la Colocolo, se dice que un batallón de Gamarra entró por el Desaguadero en Bolivia, y que fue completamente derrotado por las tropas de Agreda". ^{P3/364}

La Balanza N° 50 del 11 de septiembre publica una nota enviada por el Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador al Gobierno del Perú, con fecha 12 de mayo, relacionada con el caso del agravio sufrido por el Sr. Juan García del Río, cónsul del Ecuador ante Brasil, al recalcar la goleta "Ancach" en que viajaba, en el puerto de Callao. La nota tiene por objeto pedir el correspondiente desagravio oficial por parte del Gobierno del Perú, pero hace mención de ciertos aspectos que nos

interesan. En el texto de la nota dice una parte: "En cuanto á la gracia que V. E. dice se ha hecho á D. Juan Garcia del Rio, permitiéndole permanezca en la bahía del Callao sin comunicación, y que recorra en un buque neutral los puertos del sur de esa república, juzgo de mi deber observar que según la lei de las naciones, era potestativo al gobierno de V. E., considerando evidentemente peligroso el desembarco de esa persona, expedir las órdenes mas eficaces á efecto de que no desembarcase; mas no impedir que navegase en un buque extranjero, cuyo pabellón tiene derecho á ser respetado por todas las naciones que no estén en guerra abierta con aquella á que el buque pertenece".^{P3/365}

Tensiones por causa de Santa Cruz

Rocafuerte se mantenía informado de la situación el Lima y el 15 de septiembre reporta a Flores: "Anoche llegó del Callao el bergantín Daule, en el que ha venido mi sobrino Mathias Alsua, joven muy despierto, y capaz de comprender el actual estado político de Lima; me ha dicho que el descontento contra la administración de Gamarra es general, que él no puede ya vivir sino en la agitación y tumulto de la guerra, y se cree en la capital que si Gamarra sofoca la revolución de Bolivia a favor de Santa Cruz, y logra colocar en la presidencia a Ballivian, viene volando sobre el Ecuador. La guerra con el Perú la veo inevitable, y es preciso desde ahora prepararse a este caso...".

Más adelante, en la misma carta, dice: "Cuando salió de este puerto la corbeta americana de los Estados Unidos la Dale, desapareció también Santa Cruz y unos opinan que se fue en la corbeta americana, y otros que se ha escondido en casa de Mandeville, para escaparse de aquí en la goleta **Ludomilia**, y evitar la persecución de la goleta de guerra chilena la **Colocolo**, mandada por el insigne facinerozo Seignoret.

La llegada de la **Colocolo** a este puerto, y la desaparición de Santa Cruz han causado mucha agitación y dado motivo a mil críticas. Frente a esta situación y las órdenes que tenía la "Colocolo" en relación con las actividades de Santa Cruz y sus allegados, se dio una situación de tensión muy grande, pues como dice Rocafuerte: "La Ludomilia chilena y ahora Reyna Victoria con bandera inglesa debe llevar a Cobija al general Cerdeña, a Miranda, etc., etc., etc., y dicen que saldrá esta noche. Parece que el facinerozo capitán de la Colocó [sic] pretende violar el pabellón inglés y apresar la Reyna Victoria, y con este objeto ha salido esta mañana del puerto, para ir a esperar su presa, este es el estado en que nos hallamos."^{P3/77}

De Bolivia nada se sabe pero si Santa Cruz tarda en llegar a su país, corre el riesgo, de que le birlen la presidencia.

Estoy esperando mil fusiles buenos, prueba de torre, a 6 ½ pesos cada uno, y un plazo largo, y los tomaré cuando lleguen".^{P3/366}

Por el contenido de esta interesante carta podemos ver que Rocafuerte conocía más de lo que aceptaba conocer y se ve su parcialidad a favor de Santa Cruz.

Nos sorprende el burdo enlace que pretendió crear entre la salida de la "Dale" y la desaparición de Santa Cruz, como si quisiera demostrar una simpatía de los EE. UU. a la causa del exiliado ex Protector.

El verdadero motivo, según Rocafuerte, de atacar Guayaquil

Ya vimos en el capítulo sobre el puerto de Guayaquil sobre lo que Rocafuerte opinaba era el verdadero motivo por el cual Gamarra y en general el Perú como nación, se interesaban en apoderarse de Guayaquil. Pero como es un asunto muy pertinente, repetiremos lo esencial en este punto: "*A mí me consta que Gamarra y su pérvida administración están resueltos a atacarnos, no porque tengan motivos de queja contra nosotros, sino porque necesitan del astillero de Guayaquil para rivalizar en poder marítimo con Chile, y así como Chile tiene interés en revolver al Perú para impedir los progresos de su comercio, así el Perú quiere también tener en continuo movimiento al Ecuador para apoderarse bien sea a viva fuerza o por intrigas el río Guayas*".^{P3/78 y 79}

El puerto de Guayaquil era codiciado por las maderas de sus bosques cercanos, pero en poco tiempo el Callao sería un astillero de mayor importancia por cuanto se adecuó a "*las luces del Siglo*" y adoptó la construcción de buques de casco de hierro, mientras los depredados bosques de Guayaquil daban cada vez maderas de menor calidad y el astillero no se preparó para la construcción de buques de metal. Guayaquil fue codiciado por su astillero, pero ese no fue el único motivo, como piensa Rocafuerte. Guayaquil era tanto o más codiciado por todo su conjunto de riqueza, que si bien los Gobiernos ecuatorianos se han preocupado tradicionalmente de minimizar por la riqueza natural de todo el país, los peruanos en cambio han valorado porque saben lo que es la probreza de los "despoblados" y los desiertos.

El 22 de septiembre escribe Rocafuerte a Flores: "*La goleta chilena la Colocolo salió de aquí para esperar y apresar a la goleta Ludomilia, como dije a Ud. por el correo pasado, pero baró en los bajos de Payana, y ha tenido una avería muy pesada, según dicen*".^{P3/367}

En carta del 23 de septiembre Rocafuerte dice a Flores una verdad que se ha mantenido en el tiempo: "*Los intereses del Ecuador y de Bolivia serán siempre sacrificados a la bajeza de sentimientos de los gamarrinos y a la ambición comercial de los chilenos. Estas son verdades que los acontecimientos pasados han puesto en evidencia, y no necesitan de más prueba que la enumeración de los hechos*".^{B/10 C. 329, P. 701}

Desaparece Santa Cruz

Santa Cruz se había escondido para causar de esa manera la alteración de los espías peruanos. El 29 de septiembre dice Rocafuerte a Flores: "Santa Cruz aún está aquí, parece que definitivamente se embarcará esta noche para Cobija en la goleta inglesa la Reyna Victoria. Del Perú nada se sabe. De Bolivia tampoco".^{P3/368}

En el mes de octubre se dio un caso que parece se trata de espionaje peruano al Ecuador. En la península de Santa Elena se capturó a un individuo que decía ser de Colonche, pero a quien le encontraron un pasaporte peruano expedido en Paita. El individuo había sido capturado en marzo pero escapó burlando la escolta. Se lo consideraba lo suficientemente hábil para ser remitido a Guayaquil con grillos para asegurararlo. El Juez 1º Municipal pide al Gobernador que por favor le devuelvan los grillos y le comunica que el capitán del buque en que remite al preso cobra dos pesos cuatro reales por el transporte.^{P3/369}

El 10 de octubre Rocafuerte escribe a Flores que no hay noticias del Sur, lo que era significativo en sí y se debía principalmente a que entraban pocos buques, tal vez espantados por los buques chilenos y peruanos de crucero en la entrada del golfo de Guayaquil.^{P3/370}

El 12 de octubre, el Teniente Político de Puná comunica al Gobernador que ha llegado a ese puerto "*el Bergantín Goleta de guerra Chilena llamada la Janequeo, q^e. viene del mismo Chile*".^{P3/371}

¿Debemos disminuir el Ejército?

Al concluir la campaña de Pasto Flores hizo a Rocafuerte una pregunta que indicaría que no había puesto atención a lo que Rocafuerte le venía repitiendo desde hacía meses. Veamos lo que dice en carta del 13 de octubre: "Tengo a la vista sus dos apreciables cartas de Pasto fecha 19 y 28 del ppdo. mes, y contrayéndome a la pregunta que V. me hace, en la del 19, sobre si convendrá que el Ejército se conserve tal como se halla, y situado al Sur de Quito, o si deberá reducirse y estacionarse como estaba antes, diré a Ud. con la franqueza de la amistad que en mi humilde concepto, lejos de disminuir el Ejército, es necesario aumentarlo, y que el único modo que tenemos de conservar el país y la dignidad nacional, es de prepararnos a una defensa vigorosa. La guerra con el Perú es inevitable, sobre todo en las presentes circunstancias, en que el oro, las intrigas y la perfidia y corrupción de Gamarra han conseguido sofocar la revolución que se hizo a favor de Santa Cruz, y han hecho triunfar la contra revolución promovida por Balivián, apoyado en las fuerzas Gamarranas.

Desembarazado Gamarra de las inquietudes que le daba la revolución de Bolivia, y contando con los recursos que le franqueará su ahijado Balivián, volará al Ecuador y cojo es muy cobarde, y solo sabe triunfar por el oro y la corrupción, el

se manifestará tanto más altanero e insolente, cuando nos crea más débiles, y menos preparados a la guerra (...) Los momentos son precisos, si nos descuidamos, seremos, por nuestra apatía, víctimas de la perfidia de Gamarra, el es muy activo y astuto, y no nos dará tiempo para prepararnos debidamente. La defensa de esta plaza, es como V. sabe, de la mayor importancia, y la presencia de V. aquí es absolutamente necesaria".^{P3/131 y 132}

Ya tenemos claro que Rocafuerte apoyaba a Santa Cruz y ese apoyo se mostró más efectivo para mediados de octubre, en que Rocafuerte quería facilitar a Santa Cruz el personal que había solicitado para su expedición a Cobija. Sin embargo, Rocafuerte se encontró con la oposición inusitadamente enérgica del Gral. Wright, quien se rehusó de plano dar el personal solicitado para participar en un acto que le concernía a potencias extranjeras y no tenía relación con la defensa directa del Ecuador. Ante la insistencia de Rocafuerte, Wright exigió una orden clara del poder ejecutivo. Rocafuerte le insistió a Flores, pero no tenemos indicio de que se haya dado semejante orden.^{P3/134} Sin embargo, no debemos descontar que Santa Cruz sí realizó la expedición a Cobija y llevó personal, aunque en un solo buque, la "Reina Victoria", y no en dos, como era el plan inicial. Puede ser que la expedición llevara solamente "enganchados" y no soldados regulares del Ejército ecuatoriano.

Para octubre de 1841 se esperaba la llegada del Sr. León, enviado del Gobierno peruano para negociar los límites de las dos repúblicas y limar las asperezas que se estaban sufriendo. Sin embargo, la situación era tensa y se esperaba la llegada del emisario a bordo de una nueva corbeta de guerra peruana, la *General Bulnes* o *Yungay*. Irisarri reporta en el Correo Semanal N° 4 del 24 de octubre: "... cuyo principal objeto parece que era hacer ver que tiene el Perú una corbeta de guerra, y que con esta corbeta se pueden tirar algunos balazos; pero ha llegado en la fragata Chile".^{P3/25 y 27} Ciertamente no sabemos qué era peor, que llegue en la "Yungay" o en la "Chile", pues su llegada en esta última confirmaba una vez más el estado de alianza entre Perú y Chile frente al Ecuador que albergaba al general Santa Cruz, requerido por los Gobiernos de los dos aliados.

El ministro del Perú llega en buque chileno

La llegada de Matías León en la fragata de guerra "Chile" el 24 de octubre, dió motivo a especulaciones, pues era una clara demostración de apoyo y respaldo chileno al Gobierno peruano y la misión de León.

La llegada del Sr. León fue reportada en el Correo Semanal N° 6 del 7 de noviembre. En ese periódico se hace un extenso razonamiento de las posibles causas y objetivos de la visita. Nosotros sintetizaremos los puntos principales. Las instrucciones de León eran de reunir información de inteligencia y evitar el asunto limítrofe mientras se pasaba el tiempo en asuntos de tratados de menor

consecuencia. También venía preparado para enfrentar cualquier imprevisto con demandas de indemnización por la fracasada expedición de Angulo a Piura.

Las negociaciones del Sr. León no serían fructíferas y fracasarían, pues los negociadores ecuatorianos no querían tratar otra cosa con mayor prioridad que lo limítrofe. ^{P3/372}

Rocafuerte le reportó a Flores el 17 de noviembre que la fragata de guerra "Chile" estaba aún en Puná y que había llegado la "Janequeo", lo que creaba un bloqueo del golfo de Guayaquil para impedir la salida de Santa Cruz. ^{P3/382}

El 24 de noviembre le acusó recibo de la información sobre la "Chile" el Ministro del Interior y RR. EE. ^{P3/383}

Muere Gamarra en Ingaví – Caos en Perú

La situación en noviembre fue de tensión, pues aunque no era público, Santa Cruz ya había salido a Cobija en la "Reina Victoria", que había eludido el bloqueo de los buques que la estaban esperando. En Perú, las tropas del Gral. Gamarra habían incursionado contra tropas bolivianas e inicialmente se reportó un triunfo de los peruanos, que habían llegado cerca de La Paz. Luego vino una noticia que tuvo efectos de shock en los emigrados bolivianos y peruanos en Ecuador: Había muerto el general Agustín Gamarra en los campos del combate de Ingaví, el 18 de noviembre y fueron hechos prisioneros muchos altos oficiales peruanos, entre ellos Ramón Castilla. El triunfo de Ballivián consolidó su posición en Bolivia. ^{P3/373}

La muerte de Gamarra y el descabezamiento del liderazgo militar que también era el político, sumió al Perú en un período de caos que duró hasta 1845. Se sucedieron varios Gobiernos de facto pero ninguno logró consolidarse en el poder ni controlar todo el territorio peruano.

La desgracia del pueblo peruano, sin embargo, fue beneficiosa para el Ecuador, pues estando los caudillos peruanos ocupados en sus problemas internos, no dieron mayor importancia o interés a los problemas con su vecino del Norte.

El Gobierno ecuatoriano gozó plácidamente de ese período de relativa paz y encontró en él motivo para descuidar nuevamente a sus fuerzas armadas, en especial su Marina de Guerra.

En Perú, mientras tanto, un oficial, el general Ramón Castilla Marquesado, aprendía de las amargas experiencias que estaba viviendo y se preparaba para su momento histórico, que sabía llegaría más pronto que tarde. ^{P3/374 y 375}

Viaje frustrado de Santa Cruz

Santa Cruz había intentado entrar en puerto boliviano justo en el momento menos indicado. Unos días más, una vez conocida la muerte de Gamarra, su entrada posiblemente se hubiera dado con mayor facilidad, aunque habría tenido que enfrentar a Ballivián, quien quería para sí la presidencia de Bolivia. Sin embargo,

era parte de su destino el que le falle esta oportunidad que le habría facilitado el posible retorno al poder.

Antes de saber de la muerte de Gamarra, Santa Cruz había salido a Cobija en el bergantín goleta "Reina Victoria", con su séquito a bordo. El 28 de noviembre apareció en el puerto de La Ballenita, en Santa Elena y fue José María de Antepara, quien recibió a tan ilustre comitiva. Ese caballero escribió de inmediato al gobernador Rocafuerte: "*Ausente de esta Villa el Sor. Correjidor y persuadido de que Alcaldes de este Pueblo no darán á VS. parte, comunico que el Bergantín Goleta Britanico Victoria (antes Eudomilia) fondeó en este Puerto Ballenita á las nueve del dia trayendo á su bordo al Sor. Andres Santa Cruz, Gral. Serdeña y demás Comitiva, los que según nos dicen no pudieron desembarcar en ningun puesto de la Costa de Bolivia, por persecusion que le hicieron Buques de Guerra Peruanos, rason por la cual han regresado. El Capitan del Victoria me dice que el Puerto del Callao está bloqueado por la Armada Inglesa, y p^a. dicho Puerto se dirige hoy despues de haber echo aguada.*

El Gral. Santa Cruz me dice que dirigiendo un propio á esa Capital está indeciso si se ba hoy p^a. Montecristi, ó aguarda la contestación del propio p^a. hirse al mismo punto.

Atento a que existen razones de cuestiones entre este Gobierno y el del Perú por la existencia del Gral. Santa Cruz en esta República sin meterme en asuntos particulares doy el parte ya ...

Espero que VS. se digne dar órden al Sr. Tesorero pa. que a este propio se le pague ocho ps. que bá ajustado". ^{P3/376 y 377}

Santa Cruz había regresado totalmente frustrado, pero una vez repuesto su ánimo comenzaría otra vez su andanzas, esta vez contra Ballivián, que le había ganado el cargo por, como gustaban decir en la época, "golpe de mano".

El Correo Semanal N° 13 del 26 de diciembre de 1841 lleva un extenso reportaje de la batalla de Ingaví, de la muerte del Gral. Gamarra y del apresamiento de la cúpula militar peruana. ^{P3/378}

Las escuadras navales al terminar 1841

Para el fin de 1841 la escuadra peruana estaba compuesta por los siguientes buques:
^{P3/379}

- Corbeta "Yungay", de 22 cañones.
- Barca "Limeña", de 16 cañones.
- Bergantín "Constitución", de 16 cañones.
- Goleta "Libertad", de un cañón de coliza y 2 carronadas.
- Corbeta "General Bulnes", 24 carronadas.

Este incremento desde el año 1840 ya se debía a la influencia del Gral. Ramón Castilla mientras había ejercido el Ministerio de Guerra y Marina en el Gobierno del Gral. Agustín Gamarra.

Si bien Castilla estuvo como prisionero de guerra por un tiempo, regresaría a Perú y ejercería influencia hasta que en 1845 lo tenemos en la presidencia del Perú

De la escuadra chilena tuvimos en aguas ecuatorianas la visita de tres buques, enviados como vimos, para tratar de controlar los movimientos del general Andrés de Santa Cruz y, si era posible, capturarlo. La presencia de la Armada chilena fue amenazadora, aunque no abiertamente hostil al Ecuador.

Este era el criterio de la Armada chilena en esa época, desde 1836: "*En la Guerra contra la Confederación Perú-boliviana, hubo un hombre visionario que comprendió el imperativo de dominar el mar para enfrentar al enemigo: el Ministro Diego Portales Palazuelos.*

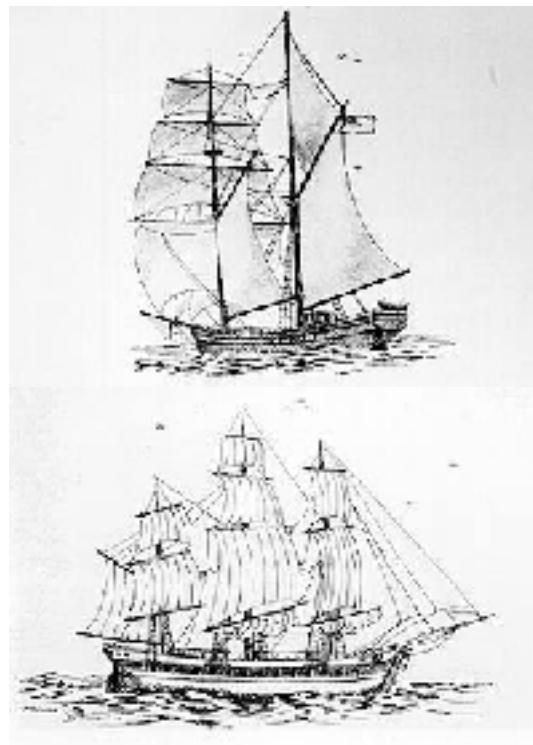
Este nuevamente creó aceleradamente una Escuadra que permitió ejercer el dominio del mar, controlar las líneas de comunicaciones marítimas y negar su uso al enemigo, lo que otra vez permitió el ejército desembarcar en los puntos requeridos para batir al enemigo en tierra y obtener una nueva victoria para Chile".^{P3/391}

Podemos incluir las imágenes y descripción de los tres buques de la escuadra chilena que estuvieron la costa del Ecuador, gracias a que están disponibles en el sitio Web de la Armada de Chile. Las imágenes nos dan una idea clara del aspecto de esas naves: Sólo la "Colocolo", a continuación, era casi tres veces más grande que la goleta de guerra "Diligencia".

Bergantín Goleta "Colo Colo", 140 Tons., 4 cañones de a 4 y una culebrina de a 18.



Bergantín Goleta "Janequeo", 450 Tons.,
12 cañones de a 12.



Fragata "Chile", 1.109 Tons., 16
carronadas de a 24, 2 cañones de a 12,
30 cañones de a 24, 12 pedreros de a 1.

La escuadra ecuatoriana estaba compuesta por los siguiente buques:

- Goleta "Diligencia" con un cañón de colisa de a 18, o una carronada giratoria de a 24, de a 32 o de a 18.
- Vapor "Guayas" con hasta 2 piezas: cañones y/o carronadas de colisa, uno de a 24 y uno de a 18.

En el Correo Semanal N° 14 del 2 de enero de 1842 se publica un decreto de lo más absurdo, emitido por el Gobierno Restaurador de Lima, el 26 de noviembre, declarándole la guerra a Bolivia.^{P3/381} Ya se sabía de la muerte de Gamarra y de la prisión de los jefes militares, incluyendo a Castilla, luego del fracaso de Ingaví. Esa declaración de guerra era absurda y digna del caos que, efectivamente, se apoderó de todo Perú. Interesantemente, ninguno de los vecinos se aprovechó de esa situación, pues el Perú en ese estado habría sido presa fácil para obtener concesiones justas como nuestro reclamo a Jaén y Mainas y aún concesiones desmedidas. No, los gobernantes vecinos fueron muy éticos, aunque no faltaron las tentaciones...

El año 1841 había sido de constante sozobra entre las cinco repúblicas sudamericanas del Pacífico. La única que prosperó fue Chile, pues era la única que tenía objetivos claros, mientras que Bolivia, Perú, Ecuador y Nueva Granada vieron

mermar su comercio por las inquietudes e incertidumbre que las agitaban. Se esperaba que el año 1842 trajera resultados más positivos.

Viendo posibilidades de paz y prosperidad comercial para el año venidero, el presidente Flores promovió, a partir del fin de año, la búsqueda de guano en varios puntos de la república, pues las noticias de la bonanza comercial peruana eran ya bien conocidas. Parecería que esa búsqueda fue promovida cuando el capitán Peacock pensó que había descubierto una gran mina de ese material en la isla de Santa Clara, cuando estuvo allí para la instalación del faro.^{P3/380}

Capítulo 30 - España

Informe del Ministro del Interior y Relaciones Exteriores

En su informe de enero al Congreso de 1841, el Ministro del Interior y Relaciones Exteriores informó lo siguiente sobre las relaciones con el reino de España: "*La tierra de nuestros padres y el ilustrado Gobierno que hoy la rige nos han reconocido en la sociedad de las Naciones desde el 16 de febrero año próximo pasado (1840), concluyendo y firmando un tratado solemne de paz y amistad perpetua entre nuestra República y esa Monarquía: esta convención abraza cuanto puede apetecerse para el restablecimiento de los vínculos que nos unen con esa Nación, y en la misma encontraréis cuanto desea á ese respecto el pueblo que representáis. En mi exposición que acompaña al sobredicho tratado, al mismo tiempo que desenvuelvo las ventajas que se derivarán de cada una de las estipulaciones que él contiene, es manifiesto el celo y patriotismo empleados por nuestro hábil negociador. Otra ocasión muy plausible habréis encontrado para conocer las disposiciones favorables de la Monarquía Española respecto de nosotros, en el tratado de comercio y navegación, concluido y firmado en 2 de junio último: pruebas espléndidas son todas estas del aprecio y consideración que merecemos á ese ilustrado Gobierno; y el nuestro no dejará pasar coyuntura alguna en que pueda acreditar, que nada le es tan grato como cultivar las relaciones de perpetua, amistad constante y sincera que existen y deben ser inextinguibles entre pueblos de un origen común*".^{P3/9} El hábil negociador había sido, como vimos oportunamente, don Pedro Gual, para quien el Presidente pidió un reconocimiento y agradecimiento especial, pues había servido al Ecuador extraordinariamente bien.

No hay ratificación por el Congreso

El tratado de comercio y navegación había estado esperando la ratificación por parte del Congreso y se había destinado al coronel graduado Manuel Ignacio Pareja, comandante de Armas de la provincia de Guayaquil, para que sea el portador. Ese

oficial estaba en Quito esperando la ratificación para salir de inmediato a Guayaquil, donde lo esperaba la goleta de guerra "Diligencia", lista y aprovisionada para dar el zarpe de inmediato hacia Panamá. Era necesario que el tratado llegara a Madrid a la brevedad posible, con el fin de que se canjearan las ratificaciones dentro del plazo estipulado. La disolución del Congreso sin realizar la ratificación fue un duro golpe a la diplomacia internacional del país. A falta de la ratificación del Congreso, la dio el poder ejecutivo en el mes de junio. ^{P3/157}

El Tratado se pone en vigencia

Como el congreso se disolvió sin ratificar los tratados, el Vicepresidente encargado del poder ejecutivo dictó, el 9 de junio de 1841, el siguiente decreto:

"Considerando

Que el Gobierno ha dado su ratificación al tratado de comercio y navegación entre la República del Ecuador i la Monarquía Española, concluido y firmado en la Corte de Madrid el dia 2 de junio de 1840.

I deseando que todos los buques españoles que con la sola noticia de los referidos tratados frecuentan nuestros puertos, gocen desde ahora de todas las franquicias i concesiones en ellos expresadas, i no se priven de las ventajas que ya se sienten como resultado del tráfico recíproco entre las dos Naciones.- I con el fin de dar un testimonio público de consideración a la Nación Española i de la sonoridad de nuestra amistad; previo acuerdo del Consejo de Gobierno, he venido en decretar i

DECRETO:

1. *Desde esta fecha i ántes de efectuarse el canje de las ratificaciones correspondientes al tratado susodicho de comercio i navegación, tendrán su valor i efecto todos los artículos que comprende, i dése cuenta a la próxima legislatura.*
2. *Si por algun evento se difiriese el canje, los buques españoles, i sus cargamentos continuarán gozando los mismos beneficios que han gozado ántes de esta disposición.*
3. *El Ministro Secretario de Estado en el despacho de Hacienda queda encargado de la ejecución del presente decreto".* ^{P3/105 y P3/384}

Ya vimos antes que el gobernador Rocafuerte se negó a facilitar la goleta "Diligencia" para transportar al coronel Pareja, así como a darle el dinero necesario para cumplir la comisión, y presentó la alternativa de enviar los documentos con alguien de confianza que viajaría, para que a su vez los entregue a otra persona de confianza en Madrid, para que él presente a ese Gobierno la ratificación dada por el Vicepresidente. Aparentemente esto se cumplió así.

Es necesario enfatizar que la goleta "Diligencia" estuvo esperando, anclada y aprovisionada, la comisión del coronel Pareja por casi 3 meses, al cabo de los cuales el Gobernador y el Cmdte. Gral. del Distrito la retornaron a cumplir sus funciones. Cuando el coronel Pareja pudo haber cumplido la comisión, ya sin la

urgencia que se tenía al darle la misión originalmente, la goleta estaba con otro destino.

Dos decretos de puesta en vigencia

Pero unos días antes, el 28 de mayo, el Vicepresidente había dictado un decreto, similar en su texto al del 9 de junio, salvo que en el artículo 1º especificaba los números de los artículos que entraban en vigencia, por lo que la puesta en vigencia era parcial y condicionada. Seguramente alguien le hizo ver que era un error y por ello emitió el decreto rectificado el día 9 de junio que en su artículo 1º pone en vigencia y ratifica **todos** los artículos del tratado. El decreto del 28 de mayo se publicó en La Balanza N° 38 del 19 de junio y el rectificado del 9 de junio se publicó en La Balanza N° 39 del 26 de junio.^{P3/386 y P3/388} ¡No sabemos qué habrán pensado en Madrid y en otras capitales cuando les llegaron los ejemplares 38 y 39 de La Balanza, con los dos decretos contradictorios!

Gobernadores ponen en vigencia oficialmente el tratado

El 15 de junio Rocafuerte confirma al Ministro de Hacienda haber recibido copia del decreto que ponía en vigencia oficialmente el Tratado con España y le indicó que se publicaría y circularía de acuerdo con lo dispuesto.^{P3/385}

El 23 de junio, ocho días después del de Guayaquil, confirmaba recibo del decreto el gobernador de Manabí, Sr. Juan Antonio Menéndez.^{P3/387}

Pero como bien sabemos, esto no era más que una formalidad, pues el tratado estaba en vigencia práctica desde el año 1840. El comercio con España se realizaba con la normalidad que la época permitía.

De esto, lo más importante era haber logrado el reconocimiento como república independiente, algo que no lograrían ni Perú, ni Chile ni Bolivia por algunos años más. ¿Por qué no nos aprovechamos comercialmente de esta ventaja? Ese es uno de los errores históricos de nuestro país: Tener la oportunidad, pero no saber aprovecharla...

Fin del Volumen I del Tomo VII de Historia Marítima del Ecuador

Con esta observación y habiendo concluido el procesamiento de los documentos del período hasta el fin de 1841, cerramos la 3º Parte del Tomo VII de Historia Marítima del Ecuador, y el primer Volumen de este Tomo.

En el siguiente Volumen comenzaremos con la 4º parte del período de los 1840s, correspondiente a los eventos de 1842.

ABREVIATURAS

La forma de escribir y ortografía del período que cubre esta historia tenían ciertas particularidades que confunden a quienes no están acostumbrados a leer documentos de la época. Especialmente confusas son las abreviaturas, las que se usaban con abundancia para ahorrar escritura. Por ello incluimos aquí un listado de abreviaturas que el lector encontrará en las citas documentales, con el fin de que pueda esclarecer cualquier duda que tenga.

De interés particular para los lectores minuciosos que noten las diferencias, será que ciertas citas de las cartas de Rocafuerte a Flores están en castellano de uso actual, mientras que otras están en castellano de la época. La respuesta es simple: Las citas que provienen del "Epistolario de Vicente Rocafuerte", estudiado y seleccionado por el Dr. Carlos Landázuri Camacho, están corregidas en su ortografía, mientras que las citas que provienen directamente de documentos hológrafos, están tal cual fueron escritas por sus autores o sus escribanos.

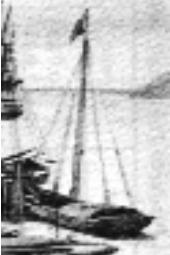
<i>Admon.</i>	Administración
<i>Adna.</i>	Aduana
<i>Alg^a.</i>	alguna
<i>cargam^{to}.</i>	cargamento
<i>Comand^a.</i>	Comandancia
<i>comand^e.</i>	comandante
<i>Cmdte.</i>	comandante
<i>cumplim^{to}.</i>	cumplimiento
<i>D. G.</i>	Dios Guarde
<i>dhos. - dho.</i>	dichos - dicho
<i>Dicbre.</i>	diciembre
<i>dros.</i>	derechos (de Aduana)
<i>Dto.</i>	Departamento
<i>esportac^{on}</i>	Exportación
<i>EU</i>	Estados Unidos
<i>fha.</i>	fecha
<i>Gobon.</i>	gobernación
<i>Gobno.</i>	gobierno
<i>Gbno.</i>	gobierno
<i>hta.</i>	hasta
<i>igualm^e.</i>	igualmente
<i>nº. – no.</i>	número
<i>nuevam^e.</i>	nuevamente
<i>Ofna.</i>	oficina
<i>Opr. – Op^r.</i>	operativo
<i>orn.</i>	orden
<i>p^a.</i>	para
<i>ppdo. – pp^o.</i>	próximo pasado
<i>p^r.</i>	por
<i>prova. – prov^a.</i>	provincia
<i>p^s.</i>	pues
<i>ps.</i>	peso – pesos
<i>pte.</i>	presente
<i>pto.</i>	puerto
<i>qq. – qq^x.</i>	quintal - quintales
<i>r^e. – rl.</i>	real (moneda)
<i>Rep^{ca}.</i>	república
<i>Rev.</i>	Reverendo
<i>Rg^o.</i>	registro
<i>SE. o S.E.</i>	Su Exelencia
<i>SMB</i>	Su Majestad Británica
<i>SMC</i>	Su Majestad Católica
<i>Sn.</i>	San (de santo)
<i>Sor.</i>	Señor
<i>SS.</i>	Señores
<i>S.S.Q.B.S.M. y otras variantes</i>	Su Servidor que besa su mano
<i>Supmo. – Sup^{mo}.</i>	supremo (gobierno)
<i>supor – sup^{or}.</i>	superior
<i>tpo.</i>	tiempo

<i>U.</i>	Usted
<i>UD. o Ud.</i>	Usted
<i>US.</i>	Usted - Usía
<i>V. S. o VS.</i>	Vuestra Señoría o Vuestra Superioridad

GLOSARIO

De términos usados en este libro.

1840s o 1.840s	La "s" luego de una fecha representa todos los años de esa década.
Alférez	Oficial naval de menor graduación, inmediatamente inferior al teniente.
ALNV	Siglas del rango naval de alférez de navío.
Arroba	Medida de peso equivalente a 25 libras, usada por España en la comercialización de la sal. 36 arrobas daban una fanega.
Asimilado	Rango militar que se otorga con carácter temporal a una persona civil, en virtud del ejercicio de un cargo dentro de un organismo militar.
Bajío	Bajo
Bajo	Lecho de un río o del mar que se encuentra a poca profundidad y representa un peligro para la navegación.
Balandra	Embarcación de cubierta, con un palo, vela cangreja y dos o más foques, usada para la navegación fluvial y costera.
Baliza	Señal que, en posición visible y fácil de distinguir, se pone en la costa próxima a la orilla o dentro del mar, de los grandes ríos y de los canales navegables para marcar la situación de puntos u objetos peligrosos o indicar la dirección que se debe seguir.
Balizamiento	Conjunto de todas las señales, fijas y flotantes, que sirven para indicar los peligros existentes y los límites de los canales practicables para la navegación.
Balizar	Colocar balizas.
Banco	Acumulación de arena, grava y guijarros formada por la corriente en el lecho de un río o en el litoral (especialmente en los grandes estuarios). También usado para Bajo.
Barca	Nombre genérico de toda embarcación de pequeñas dimensiones... Aunque parezca un contrasentido, se llama también barca a todo velero de más de tres palos de cruz, es decir, con velas cuadradas, además de una mesana, compuesta de palo macho y un largo mastelero, con aparejo de cangrejo. En el período de los 1840s, muchas barcas hacían el transporte de comercio y en ocasiones se las confundía con fragatas, que tienen similar aparejo pero distintivo corte de casco.
Bote	Embarcación pequeña con remos y a veces un mástil. Usada generalmente como auxiliar de buques grandes.
Botija	Botella para transportar agua u otros líquidos. Medida de capacidad española para medir gramíneas u otros artículos. 16 botijas hacen una fanega.
Boya	Objeto flotante y claramente visible, anclado al fondo de un cuerpo de agua, usado para señalizar tanto obstáculos como canales de navegación. Puede tener una luminaria, campana u otra señal auditiva o visual.
Braza	Unidad de longitud equivalente, en principio, a la distancia que media entre los extremos de los dedos cuando se tienen los brazos abiertos en cruz. La braza tiene una longitud variable, pero en la Marina se usa una de dos medidas: 1,6718 metros o bien 1,8288 metros (braza inglesa o fathom).
CALM	Siglas del rango naval de Contralmirante.

Canoa	Embarcación pequeña construida de un solo tronco de árbol.	
Canoa de pieza	Canoa a la cual se le ha cortado el casco longitudinalmente para agregarle tablas con el fin de hacerla de mayor manga.	
Capitán	Oficial de graduación inmediatamente superior al teniente e inmediatamente inferior al comandante, comodoro o contralmirante, dependiendo de la organización naval existente. Término usado, de acuerdo al contexto, para referirse a un capitán de puerto, comandante de un buque o cualquiera de los tres rangos navales que usan ese término como parte del título.	
Capt.	Abreviatura de capitán.	
Chata	Embarcación baja de fondo llano, de cubierta lisa y generalmente con bodega. Las chatas usan vela de cruz o remos para su locomoción, o son remolcadas. En la América del Sur se designaba con este nombre una embarcación de dos palos y velas de cuchillo, de un porte de 60 a 70 toneladas. Eran muy usadas en la navegación fluvial.	
Chimenea	En un buque a vapor, tubo vertical de gran diámetro que sirve para el escape de humo o vapor de la caldera.	
Circa o c.	Fecha o época aproximada de un evento.	
Cmdte. o Cmte.	Abreviatura del cargo de Comandante.	
CNVP	Siglas de la Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico (ver PSNC). Nombre en español de la PSNC.	
Codaste	Madero grueso puesto verticalmente sobre el extremo de la quilla inmediato a la popa, que sirve de fundamento a toda la armazón de esta parte del buque.	
Colisa, cañón de	F. (del fr. coulisse, corredera) Mar. Plano giratorio sobre el que se coloca la cureña del cañón. – Mar. Cañón montado en cureña giratoria.	
Comandante	Título que se le da a quién comanda un buque o un reparto militar. También se usa para los rangos de Capitán de Fragata o Capitán de Navío.	
Compañía de Vapores Británicos	Otro nombre para la PSNC o CNVP.	
Corbeta	Buque rápido de tres mástiles, con velas cuadradas. De menor tamaño y poder que una fragata.	
CPCB	Siglas del rango naval de Capitán de Corbeta.	
CPFG	Siglas del rango naval de Capitán de Fragata.	
CPNV	Siglas del rango naval de Capitán de Navío.	
Crnel. o Crnl.	Abreviatura del rango de Coronel.	
Cuadra	Unidad española de medida equivalente a 100 varas.	
EE. UU.	Abreviatura de los Estados Unidos de Norte América.	
Escollo	Obstáculo que se encuentra en el lecho de un río o del mar.	
Eslora	Longitud que tiene la nave sobre la primera o principal cubierta desde el codaste a la roda por la parte de adentro.	
Esquife	Embarcación pequeña pero rápida, propulsada a vela o por remos auxiliares.	

Fanega	Medida de capacidad española para sólidos como gramíneas, usada para medir la producción de sal. Una fanega tenía 16 botijas. También medida de peso para la sal, equivalente a 36 arrobas. Referencia: B/94 p. 99
Faro	Ver página 21 del Tomo XIII de Historia Marítima del Ecuador para una explicación profunda.
Farola	Farol de mayor tamaño que el ordinario. Nombre que antiguamente usaban los navegantes para designar un faro.
General	Rango militar o parte de un título civil p. ej.: Inspector General.
Goleta	Velero de dos o tres palos con velas cangrejas y casco de líneas más finas que otros veleros semejantes. En los primeros años de la Marina de Guerra ecuatoriana se usaba también para designar al Pailebot o Pailebote.
Gral.	Abreviatura del rango de General
H.M.S.	His/Her Majesty's Ship – Buque de su majestad.
Kilogramo	Medida básica del sistema métrico decimal para peso, equivalente a 2,20 libras inglesas.
Legua de posta	Medida equivalente a 4.000 metros.
Legua náutica o marina	Medida equivalente a 5.555 metros.
Legua terrestre (métrica)	Medida equivalente a 4.444 metros.
Legua terrestre (española)	Medida equivalente a 5.572 metros.
Libra	Unidad de medida inglesa equivalente a 0,45 kilogramos.
Manga	Anchura mayor de un buque a nivel de la cubierta principal. En los buques de ruedas laterales que sobresalían al casco, éstas no se tomaban en cuenta para la medición de la manga
Metro	Unidad de medida originada en francia y que es base del sistema métrico decimal para medidas de longitud.
Milla inglesa	Medida equivalente a 1.609 metros
Milla náutica o marina	O nudo (knot) Unidad de medida que es equivalente a 1,85 kilómetros o 1,15 millas (terrestres)
Pailebot	Pequeña embarcación de líneas muy afinadas, del tipo de goleta, y que tiene de ordinario dos palos con velas cangrejas y foques. Se usaba también para designar a una Goleta.
Pie Castellano	Medida española equivalente a 27,8 centímetros o $10^{15/16}$ pulgadas.
Pie inglés	Medida inglesa equivalente a 12 pulgadas.
Popa	Parte posterior de una embarcación.
Proa	Parte delantera de la nave, con la cual corta las aguas.
Propietario	Decíase del titular de un puesto público; p. ej.: Gobernador propietario; Ministro propietario, etc.
PSNC	Siglas de la Pacific Steam Navigation Company (ver CNVP).



Pulgada	Medida inglesa equivalente a 2,54 centímetros.
Puntal	Altura interior del casco de un buque, entre la quilla y la cubierta principal.
Quilla	Pieza de madera o hierro, que va de popa a proa por la parte inferior del barco y en que se asienta toda su armazón.
Quintal	Medida de peso equivalente a 100 libras o 4 arrobas
R.M.S.P.C.	Acrónimo de la Royal Mail Steam Packet Company – "La Mala Real" en Español: Compañía de Paquetes a Vapor del Correo Real.
Roda	Pieza gruesa y curva, de madera o hierro, que forma la proa de la nave.
S. M. B. o SMB	Su Majestad Británica.
Sonda	Instrumento sencillo de medición consistente en una cuerda con nudos cada cierta distancia (normalmente 1 braza) y un peso que la lleva al fondo del mar.
Sondaje	El acto de medir la profundidad del fondo del mar, río, estuario, etc. con una sonda.
S.S.	Steam Ship – Buque a vapor.
S.S. - SS	Su señoría.
Teniente	Oficial de graduación inmediatamente superior al Alférez e inferior al Capitán. Según la época, tenía de dos a tres rangos intermedios.
TNFG	Siglas del rango de Teniente de Fragata.
TNNV	Siglas del rango de Teniente de Navío.
Toldilla	Cubierta parcial que tienen algunos buques a la altura de la borda, desde el palo de mesana al coronamiento de popa.
U.S.	United States – Estados Unidos de Norte América.
U.S. – US	Usted – Usía
Vara	Medida lineal española equivalente a tres pies ingleses o aprox. 84 centímetros.
Yarda	Medida lineal inglesa equivalente a 91 centímetros aprox.

BIBLIOGRAFÍA Y NOTAS

Bibliográficas y Documentales

Abreviaturas usadas en la Bibliografía y las Notas

ABC =	Archivo del Banco Central del Ecuador
AHG/BCE =	Archivo Histórico del Guayas - Banco Central del Ecuador
BAEP =	Biblioteca Aurelio Espinoza Pólit
ACN =	Archivo del Congreso Nacional
ANE =	Archivo Nacional del Ecuador
B/JuEY =	Biblioteca de Julio Estrada Ycaza (como ejemplo)
B/... =	Bibliografía número ...
BMG =	Biblioteca Municipal de Guayaquil
BMG/AH =	Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal de Guayaquil
BMG/SR =	Sala Rolando de la BMG
EPFL=	Enoch Pratt Free Library - Baltimore
/FJ =	Fondo Jijón y Caamaño, BCE
FPMM=	Fell's Point Maritime Museum
IHM =	Instituto de Historia Marítima
IHM-AH =	Instituto de Historia Marítima - Archivo Histórico
IHM/B =	Biblioteca del Instituto de Historia Marítima
IHM-RHM =	Instituto de Historia Marítima - Revista de Historia Marítima
IHM-HME =	Instituto de Historia Marítima - Tomos de Historia Marítima del Ecuador
LL=	Langsdale Library of the University of Baltimore
MHS=	Maryland Historical Society
P.../... =	Parte y número, refiriéndose a la parte a la que pertenece el número de la nota.
SHSA=	Steamship Historical Society of America
UKHO =	United Kingdom Hydrographic Office

GYE = Guayaquil, Ecuador	Hcda. = Hacienda
Gobor = Gobernador	OTRAS ABREVIATURAS EN EL
Min. = Ministro	GLOSARIO.

BIBLIOGRAFÍA

En esta versión para la Web no se incluye la bibliografía, que forma parte de la versión impresa de esta obra.

La bibliografía se cita directamente en pocas partes del texto de este libro y con mayor frecuencia va incluida como parte de las notas documentales. Al referirse a una nota en una de las partes, si esta es basada en uno de los libros consultados, en la fuente tendrá la referencia bibliográfica como B/...

NOTAS DOCUMENTALES

En esta versión para la Web no se incluyen las notas documentales que son parte de la versión impresa de esta obra.

ÍNDICE ALFABÉTICO

Personajes y buques

ÍNDICE DE PERSONAJES

A

- Abinger, Lord, 28, 180
Adams, Enrique, capitán, 133, 134, 210
Agreda, coronel, 301, 303, 437
Aguilar, propietario de buque, 451
Aguirre Mendoza, Francisco, doctor, 12, 71, 72, 127, 152, 222, 224, 259, 300, 307, 321, 329, 427, 451, 468, 469
Aguirre Solarte, Ventura, 241,
Aguirre, Baltazar, 413
Aguirre, diputado en el Congreso de 1836, 27
Albán, oficial de milicia, 217
Alcalá, Domingo, 304
Alexandri, 331, 462
Alsedo y Herrera, Dionisio, 346
Alsua, Mathias, 474
Alvarado, 27
Alvarez, 27
Amador, Esteban José, 123
Ampudia, 267, 447
Andrade Marín, Francisco, recopilador de Legislación, 43
Andrade Marín, Luciano, historiador, 348
Andrade, Miguel, armador de buques, 200, 201, 203, 204, 208, 257
Angulo, Manuel, comandante, 226, 457, 461, 462, 465, 478
Antepara, José María de, 439, 479
Aoquaroni, Alejandro, 437
Arcia, Juan Francisco, doctor, 294
Armero, J. D., 44, 199, 202
Arrascín, Santiago, 325
Arteta, Nicolás J. de, doctor, 37
Arteta, Pedro José de, 37, 44, 68, 71
Austin, capitán, 30
Avellán, comerciante, 201
Avilés Pino, Efrén, historiador, 360

B

- Ballén, Clemente, 152
Ballivián, José de, general, 80, 301, 302, 303, 453, 457, 474, 476, 478, 479
Bautista Macino, Juan, capitán, 325
Belcher, Edward, capitán, 54
Benites, Juan Manuel, doctor, 68, 429

Benítez, Ramón, 152
Bergman, compañía de Comercio, 174
Bernal, Juan Francisco, 154, 257, 293, 294, 315, 316, 329, 412, 424
Betancourt, R. 343
Biddle, coronel, 157
Boardman, comerciante chileno, 178
Bolívar, Simón, 13, 33, 272
Boloña, J. A., comerciante, 234
Borbón, María Cristina de, reina y regente de España, 109, 240, 241, 242
Boulton, ingeniero, 379
Bratt, John, ingeniero, 19
Brown, George, 29
Bueno, comerciante 267, 447
Bustamante, Antonio, 27, 68
Bustamante, Manuel, 248

C

Cabal, J. M. , capitán, 224
Cabero, José Gabriel, 424, 425
Calderon, Francisco, 291
Camba, armador de buque, 438
Camba, compañía comercial de Camba é Izquieta, 194
Cantos, Manuel, 213
Carbo, José Joaquín, 290
Carbo, Luis Felipe., 351
Carmona, militar neo-granadino, 448
Carretero, coronel, militar boliviano, 303
Carrión, Anastasio, 27, 68
Casanova, Juan Gaspar de, notario del cantón Guayaquil, 94
Castilla Marquesado, Ramón, general, 108, 226, 236, 478, 480, 481
Castro y Ordóñez, Rafael, fotógrafo, 350
Cavendish, Thomás, pirata, 125
Cejador y Fruaca, escritor, 83
Cerdeña, general, 285, 462, 471, 474, 479
Céspedes, militar peruano, 228
Cevallos García, Gabriel, 110
Cevallos, Pedro Fermín, 71, 78, 241, 248, 252, 253, 255, 452
Chávez Franco, Modesto, 150, 151, 345
Checa, empresario, 267
Claxton, comodoro, 148, 149, 150, 179
Cochrane, Lord, 29
Coello, Juan María, maestro carpintero de rivera, 165
Colón, Cristobal, descubridor del Nuevo Mundo, 406
Colón, puerto de, 168, 169

Colvert, colonizador francés, 271
Concha, comerciante guayaquileño, 103
Cope, Walter, 92, 141, 229, 250, 284, 285, 306, 327, 382, 386, 397
Coppt, Guillermo, marinero, 284
Córdova, Salvador, coronel, 304, 444
Coronel, 103
Corral, 27
Cox, Horacio H., 156, 181
Cucalón, José María, 27, 129, 201, 204, 207, 208, 242, 294, 433
Cuenca, J. Ignacio, capitán, 322, 323, 425
Cuervo, Rufino, 259, 358, 446, 447, 451

D

Daste, Bernardo, general, 65, 66, 289, 304, 331, 459, 460
Davis, Phineas, inventor, 19
Denegri Luna, Félix, 26, 108, 109, 178, 225, 230, 401, 464
Destruge, Camilo, 393, 394, 403, 404
Desustua, coronel, 228
Días, Claudio, 130, 203
Días, Juan Pío, coronel, 217, 267, 281, 297, 315, 319
Díaz, Miguel, 467
Doyle, Juan María, capitán de fragata, 203, 205, 219, 270, 327, 340, 341, 385, 386, 387, 405, 422, 423
Drouet, Pedro, armador, 438

E

Elizalde, Antonio, general, 142, 152, 227, 230, 231, 448
Enrique, N., candidato a representante al Congreso de 1841, 153
Escudero, José Pío de, 248
España, Antonio, coronel, 68
Espantoso, Manuel, 76, 94, 137, 151, 160, 162, 181
Espinar, Gregorio, administrador de Aduana, 426
Espinar, Javier, encargado de Legación, 94
Espinoza, José, aspirante de marina, 270
Estrada Carmona, Emilio, dibujante, estudiante del Colegio San Vicente, presidente de la República, 365
Estrada Ycaza, Julio, 73, 78, 140, 159, 172, 181, 182, 184, 187, 323, 331, 337, 348, 350, 351, 353, 354, 357, 365, 373, 375, 391, 403
Estrada, José Manuel, comerciante, 103, 290
Etting, Samuel, comerciante de Baltimore Meryland EE.UU, 190

F

- Farfán, diputado en el Congreso de 1836, 27
Fernández Salvador, José, doctor, 37, 68, 82
Ferreyros, Manuel, 230, 231, 233, 236, 462
Flannigan, William, constructor de buques, 17
Flor, Vicente, diputado en el Congreso de 1837 y el de 1839, 27, 68
Flores, Juan José, general, Presidente de la República, 12, 26, 28, 34, 39, 42, 43, 50, 54, 55, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 96, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 109, 110, 112, 122, 124, 126, 127, 130, 138, 140, 141, 143, 144, 145, 146, 147, 149, 151, 152, 153, 154, 155, 159, 160, 161, 173, 177, 181, 182, 188, 189, 193, 195, 197, 198, 199, 202, 206, 207, 208, 210, 214, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 226, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 236, 238, 241, 251, 253, 255, 256, 257, 258, 259, 261, 262, 267, 271, 273, 283, 284, 285, 292, 302, 304, 306, 311, 321, 330, 331, 332, 335, 337, 338, 339, 342, 355, 358, 382, 388, 401, 404, 409, 410, 411, 414, 420, 422, 434, 435, 436, 440, 441, 442, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 461, 462, 463, 465, 466, 469, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 482, 486
Forcelledo, Francisco, 228
Franco, Angel, 304
Frederico, filósofo, 147
Freilsur, capitán, 144
Freund, Federico, comerciante, 214, 215
Fulton, Robert, inventor, 23, 186

G

- Gainza y Rocafuerte, Josefa, 149
Gainza y Rocafuerte, Juan, comerciante, 290
Gainza, Vicente, comerciante, 131, 152, 181
Galecio, 103
Gallegos, José del Carmen, 228
Gallegos, Juan, 228
Gamarra, Agustín, general, 71, 109, 143, 146, 147, 149, 178, 225, 226, 230, 231, 233, 236, 237, 285, 299, 300, 302, 303, 304, 305, 330, 331, 334, 337, 353, 396, 400, 453, 459, 462, 463, 465, 466, 467, 468, 470, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481
Garaicoa, Lorenzo, 103, 152
Garcés, Juan, capitán, 300
García del Río, Juan, 457, 458, 471, 472, 473
Garcia Moreno, José, 152
Gay, Claudio, 83
Gimeno, Ana, 76, 109, 456, 457, 459
Girdón, Diego, 386, 387, 392, 393, 394, 405
Glover, William, capitán, 174, 175, 400
Gomes, sobrecargo, 132
Gómez, José Antonio, teniente de navío, 270
Gonzalez, Francisco, capitán, 228

Gonzalez, José Miguel, 28, 77
González, Manuel, coronel, 445
Gorrichátegui y Bernal, José Ignacio, 290
Granja, armador, 438
Gual, Pedro, 66, 109, 234, 239, 240, 241, 408, 409, 455, 482
Guedes, Pascual, militar subalterno, 409, 410
Guerra, Antonio de la, general, gobernador de la Prov. de Cuenca, 68, 247, 253, 254
Gutiérrez, Francisco, alférez de fragata, 314
Gutiérrez, José, alférez de fragata, 202, 270
Guzmán Quiñónez, Ramón de, agente del Ecuador en Lima, 227, 231, 233, 331, 460, 462

H

Hamerly, Michael T., investigador e historiador, 63, 121, 122, 123, 124, 125, 132, 218
Harrison, William, general y presidente de los EE.UU., 284
Haza, José de la, capitán de corbeta, 225
Haza, Manuel de la, director de la Escuela Náutica, 129
Hercelettes, Justo, coronel, militar partidario del Gral. Santa Cruz, 304, 457
Herrán, Pedro Alcántara, general y Presidente de Nueva Granada, 105, 148, 223, 224, 226, 228, 261, 444, 445, 446, 448, 449, 450, 452, 453, 454
Herrera, general boliviano, 141, 229
Herrera, Rosa, dueña de patio donde se almacenaron cañones de la "Colombia", 64
Herrera, Tomás, presidente del Estado del Istmo, 444, 449
Holguín, Ignacio, secretario de la Convención de 1835, 44
Holly, David, historiador, 17, 18
Hoyos Galarza, Melvin, arquitecto, historiador, 75
Huerta, Pedro José, 159
Huerta, Rendón, Francisco, 342

I

Ibáñez, coronel, 304
Ibáñez, Manuel, comerciante, 61, 90, 93, 94, 105, 433, 435
Icaza Paredes, Francisco Pablo, comerciante y filántropo, 198
Icaza y Silva, Juan Francisco de, comerciante y servidor público, 134, 181, 198, 413, 436
Icaza y Silva, Francisco de Paula de, comerciante y servidor público, 74, 87, 134, 138, 148, 149, 197, 198, 413, 414
Icaza y Silva, Manuel de, comerciante y agente del Perú, 181, 149
Icaza, compañía comercial de Icaza y Gainza, 131
Illingworth Hunt, Juan José, general, 152, 155, 217, 278, 280
Irisarri, Antonio José, coronel de Ejército, editor de periódicos, político, 80, 81, 82, 83, 84, 88, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 126, 132, 133, 145, 155, 156, 166, 167, 173, 192, 199, 204, 222, 224, 233, 235, 236, 255, 261, 262, 264, 265, 266, 276, 277, 280, 288, 385, 402, 427, 456, 467, 468, 472, 477
Isabel II, reina de España, 240
Izquieta, armador de buques y empresa comercial de Camba e Izquieta, 103, 194, 201, 204

J

- Jado Urbina, Francisco, coronel, 217
Jaramillo, 202
Jáuregui, Batres, historiador, 83
Jefferson, Thomas, estadista y Presidente de los EE. UU., 21
Jerves, José, secretario de la Convención de 1835, 44
Jiménez Saldía, 109
Jump, marinero del "Telica", 23

K

- Klinger, Adolfo, coronel, 259, 261, 448, 449

L

- Lafuente, político chileno, 331, 462
Landázuri Camacho, Carlos, investigador e historiador, 182
Large, Daniel, ingeniero, 17,18
Larrea, José Modesto, 39, 71, 248
Lavalle, V., 229, 239
Le Gouhir Raud, José María, sacerdote e historiador, 69, 75, 77, 81, 82, 83, 112, 252, 255
Lee, Elisha, armador de buques, 380
Leguelec, capitán, 136
León, coronel, 130
León, Matías, diplomático peruano, 305, 457, 464, 465, 477,478
Lesseps, Fernando de, 169
Letamendi, 27
Lewis, Winslow, capitán de Marina Mercante inventor, 162
Luis Felipe, rey de Francia, 110, 351
Luken, Carlos, comerciante,156, 181, 302, 331
Luque Plata, comerciante, Vicente, 181
Luzarraga, Manuel Antonio de, 16, 61, 90, 91, 93, 94, 96, 98, 144, 148, 156, 159, 160, 161, 162, 173,175, 177, 181, 183, 184, 186, 187, 188, 229, 267, 290, 300, 329, 330, 336, 337, 339, 341, 344, 375, 396, 399, 400, 401, 402, 420, 433, 435
Lyon, 178
Lyseca, coronel, 462

M

- Maldonado, José María, 271, 293, 294, 295, 461
Mancheno, diputado en el Congreso de 1836, 27
Mandeville, o Mendeville, 285, 306, 474
Marcos y Crespo, Francisco de, doctor, 43, 54, 72, 76, 82, 155, 232, 233, 249, 260, 290, 301, 316, 431, 446, 447

Marcos, José, aspirante de marina, 270
Marcos, oficial de milicia, 217
Mariátegui, Ignacio, director de la Escuela Náutica, 63, 129, 295
Márquez de la Plata, Fernando, 420,
Márquez, José Ignacio, doctor, 88, 224, 234, 444, 445
Martín, Vicente, 138, 193, 194, 276, 277, 414
Martínes, Mariano, 209
Martínez Pallares, Antonio, general, 68, 124
Martínez y Coello, Juan María, 394, 405
Martínez, Daniel, contramaestre, 270
Martínez, Francisco, aspirante de marina, 270, 341
Mascote, José, 294
Mateus, comerciante, 201
Matheu, Manuel, general de brigada, 71, 72, 73, 79, 142, 143, 154, 251, 252, 260, 261, 318
Maya, José, doctor, 43
Melo, Rosendo, 109
Mena, Pedro, general, 42, 63, 214, 215
Mendizabal, Joaquín, 153
Menéndez y Pelayo, 83
Menéndez, Juan Antonio, 205, 206, 210, 212, 256, 324, 424, 484
Meregildo, 151
Merino, Pablo, 42
Mickle, socio de compañía comercial, 151, 156, 181, 281, 302, 335
Millán, administrador del ramo de sales, 74
Miller, miembro de compañía inglesa fabricante de máquinas, 30
Mince, Thomás S., 347
Miño, Mariano, doctor, 39, 42, 389
Miquelos, armador, 202
Miranda, militar boliviano, 285, 471, 474
Moncayo, Pedro, 143, 144, 153, 231, 463, 467
Monroe, James, presidente de los EE.UU., 21
Montalván, José María, maestro constructor naval, 281, 325
Monteverde Granados, Carlos, contralmirante, 63
Moore, Jorge, 285, 301, 453
Mora, maestro, 140
Mora, Manuel de Jesús, capitán, 424
Mora, pasajero, 202
Morel, Alfonso, 157
Moreno, Juan Pablo, 417
Mosquera, Tomás Cipriano, general, 223, 224, 261, 444, 445, 446, 448, 451, 452, 453, 454
Muñoz, José María, alférez de navío, 270
Mus, Vicente, comerciante, 79, 80

N

Nájera, José, 295

Naylor, 178
Neira, capitán, 132
Nestaris, 228
Nieto, 27
Noboa Arteta, Diego, 61, 68, 72, 86 , 88, 90, 91, 93, 94, 218, 219, 220, 290, 433, 434, 435, 436, 440, 441, 442
Noya, 228

O

Obando, José María, general, 88, 89, 144, 146, 148, 222, 223, 224, 304, 367, 437, 444, 445, 446, 451, 452, 454, 460
Olmedo, José Joaquín de, 44, 64, 71, 72, 73, 74, 79, 113, 114, 127, 152, 181, 469
Olmedo, Renán, contralmirante, 122
Oramas, Agustín E., capitán de fragata, 94, 152, 270, 309, 339, 340
Orbegoso, 49, 302, 471
Ortega, Salvador, 42
Otamendi, Juan, general afecto a Juan José Flores, 76, 77, 232, 233
Oyarvide, Francisco, alférez de fragata, 142, 232, 270, 341

P

Páez, general colombiano, 133
Palacios, 27
Pallares, Antonio, 54, 238, 248
Palmer Game, Mateo, teniente de navío, 314
Palmieri, 462
Pareja, Guillermo, 43, 44
Pareja, Juan Ignacio, general de marina, 89, 201, 243, 297
Pareja, Manuel Ignacio, coronel, 28, 54, 68, 243 , 297, 317, 318, 319, 320, 482, 483, 484
Paz, Matías, 153
Peacock, George, capitán, 118, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 327, 356, 385, 386, 387, 391, 392, 393, 394, 400, 403, 404, 405, 406, 409, 455, 482
Peña, Manuel, 153
Pérez de Castro y Coloma, Evaristo, 240, 241
Pérez, Manuel, 383
Pickett, James, 90
Pimentel Carbo, Julio, historiador, 345
Pimentel, Luis, colector de rentas, 433
Pinhorn, J., capitán, 400
Pío Bravo, doctor, 68
Plata, encargado de negocios del Perú, 285, 473
Polhemus, socio de compaňía comercial, 151, 281, 302, 335
Pombo, diplomático de la Gran Colombia, 234
Ponce, Pedro, aspirante de marina, 270, 341
Portales Palazuelos, Diego, 480
Portez, 204

Posada Gutiérrez, general, 446
Presiate, general, 327
Prieto, general, 229
Prieto, Joaquín, presidente de Chile, 24

Q

Quimí, 151
Quiñonez, Pedro Manuel, 37

R

Ramírez Obando, Luis A., 367, 369
Ramírez, Mateo, teniente político, 228
Ramos, comandante, 61, 94
Ravenhill, miembro de compañía inglesa fabricante de motores, 30
Rea, empresario, 267
Reeder, Charles, ingeniero, 17, 18, 19, 20
Remolina, Francisco, 228
Rendón, José, aspirante de marina, 270
Reyes, Pedro, 424
Reyna, Francisco, capitán de fragata, 89, 228, 270, 281, 282, 285, 292, 309, 311, 325, 339, 340, 341, 413, 466, 470
Rico Rocafuerte, Hnas., 62
Robles, Francisco, capitán de fragata, 305, 314, 419, 461
Robles, señoritas, 93, 440
Roca, Ignacio Casimiro, 69
Roca, Vicente Ramón, 12, 43, 50, 65, 70, 71, 72, 74, 82, 83, 86, 88, 103, 104, 105, 129, 142, 143, 152, 196, 197, 203, 204, 208, 231, 232, 234, 242, 257, 258, 288, 433, 442
Rocafuerte, Vicente, 26, 27, 28, 42, 43, 49, 50, 54, 55, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 123, 128, 129, 130, 131, 133, 135, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 151, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 166, 173, 177, 181, 182, 183, 184, 188, 189, 190, 192, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 214, 215, 217, 218, 219, 220, 222, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 236, 238, 239, 241, 242, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 280, 282, 283, 284, 285, 291, 292, 296, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 311, 312, 313, 314, 318, 319, 320, 321, 326, 327, 329, 330, 331, 332, 334, 335, 337, 339, 340, 342, 344, 346, 347, 355, 358, 373, 385, 390, 391, 392, 393, 394, 398, 399, 401, 402, 404, 405, 406, 408, 409, 410, 412, 414, 415, 417, 422, 423, 425, 426, 427, 428, 429, 430
Rodríguez Coello, Juan, 152, 181, 182, 461
Rodríguez La Bandera, José, 126, 346
Rodriguez, 202
Rogers, Woodes, pirata, 125
Rojas, Lucas, capitán de brigada, 214, 270, 309, 314, 319, 323, 327, 386, 387, 405
Román, Bernardo, 153
Roosevelt, Teodoro, presidente de los EE. UU., 67

Rubira, Guillermo de, genealogista, 197

S

Saa, Luis de, 72, 77, 250, 260, 261, 273, 330, 411

Sáenz, Manuelita, 73

Salazar, Francisco I., 34, 37

Salazar, José María de, 39

Salazar, Marcos, 139, 140, 461

Sánchez Bravo, Mariano, capitán de fragata, 53, 129

Santa Cruz, Andrés, general, 71, 77, 80, 81, 82, 92, 94, 132, 141, 143, 146, 149, 158, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 238, 239, 284, 285, 301, 302, 303, 304, 306, 382, 392, 401, 442, 453, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480

Santa María, socio de empresa comercial, 178

Santacilia, Jorge Juan de, 346

Santander Monroy, Arturo, historiador, 367

Santander, general colombiano y presidente, 82, 221

Santistevan, Francisco María, 290

Santistevan, José María de, 28, 54, 55, 258, 268, 299, 429, 434, 435, 437, 440

Sarmiento, José, 137

Scarlett, Peter Campbell, director de la PSNC, 28, 29, 180

Seignoret, 285, 474

Serrano, A. B., recopilador de legislación, 43, 55, 67

Solano, Vicente, Fray, 81, 82, 88, 110

Soler, diputado en el Congreso de 1836, 27

Solórzano, Isidoro, 141

Soulín, Juan Ipólito, capitán de navío, 76, 79, 141, 143, 154, 251, 252, 260, 261, 270, 283, 300, 315, 331, 332, 337, 339, 340, 341

Stagg, Leonardo, general de Marina, 54, 64, 65, 66, 163, 223, 252, 300, 301, 332, 334, 336, 337, 339, 340, 341, 376, 448, 468

Suárez, concejal de Guayaquil, 103

Sucre, Antonio José de, mariscal, 222

Sumaeta, 294

Sweetser, Seth, 91, 392, 393

T

Tamariz, Francisco E., 55, 77

Templeman, compañía de comercio, 174

Terranova, Ilario, comerciante guayaquileño, 103, 152

Thompson, Robert, doctor, historiador, 168, 169, 170

Tola, Angel, 28, 44, 54, 268, 417

Tomás, Santo, 283

Torres, Ignacio, doctor, 27, 68,

Trabuco, Federico, historiador, 391, 392

Tribiño, Manuel, 413

Tyler, John, presidente de los EE.UU., 284

U

Ulloa, Antonio de, 346

Urvina Viteri, José María, coronel, 77, 459, 460

Uscátegui, diputado en el Congreso de 1835, 45

Uzubillaga, José Ramón, 293

V

Valdivieso, José Félix, político, 73, 229, 248, 255, 260, 338, 464, 465

Valdizán Gamio, José, capitán de navío, 109, 226

Valencia, José Cornelio, doctor, 39

Van Aken, Mark, 49, 50, 66, 68, 71, 75, 76, 81, 152, 227, 228, 252, 253, 255, 258, 259, 442, 445, 454

Vásconez Hurtado, Gustavo, 71, 79, 248, 252, 258, 445, 446, 454

Vásconez, Pablo, 42

Vegas G, Manuel J., 109

Villalba, Jorge, sacerdote, 72, 252, 255

Villamil y Joly, Joseph María de, 213, 248, 259, 260, 425

Vincendón, Carlos, coronel, 319, 322, 323, 425, 428, 429, 473

Viteri, José María, doctor, 152

Vivanco, Manuel Ignacio de, coronel, 226, 459, 460, 468

Viver, Franco, comandante, 206

Vivero, 461

Vizcaíno, 407

W

Waddington, Josué, comerciante inglés en Valparaíso, 24

Wardle, Arthur C, historiador, 30, 31, 168, 169, 170, 172, 175, 177, 178, 179, 404

Washington, George, presidente de los EE.UU., 21

Watchman, John, ingeniero, 19

Watson, capitán de Marina Mercante de los EE.UU., 190, 332

Watt, ingeniero, 167, 379

Wheelwright, Isaac o Ebenezer, 22, 402

Wheelwright, William, capitán, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 55, 60, 75, 123, 170, 172, 173, 174, 177, 178, 179, 180, 184, 329, 330, 356, 357, 358, 396, 397, 398, 399, 402, 403, 404, 405, 408, 409, 410, 455

Williams, Jaime, capitán de navío, 213, 214, 215, 431, 432

Wilson, Belford Hinton, 467

Wilson, John W., 347

Wright Montgomery, Thomás Carlos, general de división, comandante de distrito, 62, 64, 65, 66, 76, 85, 89, 95, 107, 108, 138, 148, 149, 154, 217, 218, 256, 257, 267, 270, 297, 298, 299, 300, 302, 303, 304, 306, 311, 312, 313, 314, 315, 321, 332, 339, 340, 358, 360, 382, 404, 412, 428, 429, 452, 463, 464, 468, 477

Y

- Yépez, recopilador de legislación, 44
Yerovi Indaburu, Clemente, armador de buques, 367
Young, comprador inglés de la gta. "Ludomilia", 285

Z

- Zachrisson, accionista de compañía comercial, 395
Zambrano, Manuel, 71
Zubiria, Manuel, coronel, 261

ÍNDICE DE BUQUES

A

Adela, fragata, 148, 420
Alerta, goleta, 109
Ancach, goleta, 457, 473
Andrew White, buque, 170
Andromanche, H.M.S., buque de guerra, 170
Angelita, goleta, 136
Antonia, bergantín, 281, 282
Aquiles, bergantín, 147

B

Baltimore, Schooners, goletas, 16
Blenheim, H.M.S., buque de guerra, 170
Bolívar, vapor, 337, 353, 375

C

Cabra, goleta, 284, 459, 460, 466, 470
Calderón, cañonero, 14
Campeadora, goleta, 462
Carlos Adolfo, buque, 233, 234
Carmen, goleta, 142, 209, 292
Carolina, goleta, 202
Chesapeake, vapor, 17, 18, 19, 185, 186
Chile, fragata, 93, 188, 239, 305, 306, 311, 382, 383, 384, 400, 471, 477, 478, 481
Chile, vapor, 172, 173, 174, 175, 176, 179, 188, 355, 356, 357, 358, 360, 361, 364, 367, 385, 391, 392, 396, 400, 402, 403, 404, 405, 406, 409, 410, 462
Clermont, vapor, 16, 23
Colocolo, goleta, 92, 93, 128, 285, 471, 473, 474, 475, 480
Colombia, fragata, 43, 63, 64, 113, 114, 116, 124, 125, 138, 149, 203, 204, 252, 301
Constitución, bergantín, 109, 462, 479
Constitución, fragata, 148, 149, 150, 179
Cotopaxi, crucero, 14

D

Dale, corbeta, 284, 285, 470, 472, 473, 474, 475
Dardo, velero, 177
Daule, bergantín, 200, 201, 203, 209, 219, 474

Diligencia, goleta, 53, 85, 93, 97, 101, 108, 117, 126, 140, 142, 144, 145, 148, 206, 209, 214, 222, 223, 250, 288, 298, 306, 309, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 330, 334, 358, 382, 383, 386, 387, 388, 394, 405, 412, 422, 424, 425, 426, 431, 454, 461, 480, 481, 483

Dolores, goleta, 132

E

Eagle, vapor, 17
Echo, H.M.S., vapor de guerra, 168
Ecuador, vapor, 173, 406, 410
Edmon, fragata, 94
El Vigilante, pailebot, 109
Elizabeth, velero, 171, 380
Experiment, vapor, 19

F

Fanny, vapor, 168
Favourite, vapor, 168
Fortuna, goleta, 228,
Fourth of July, goleta, 22
Francisca, goleta, 418

G

Gamarra, bergantín, 109
Gemques, goleta, 383
General Bulnes, corbeta, 477, 480
Gracia del Guayas, goleta, 53, 85, 99, 106, 107, 131, 132, 209, 236, 308, 323, 414, 424
Great Western, vapor, 173
Guayaquileña, goleta, 53, 85, 91, 99, 264, 281, 308, 315, 316, 323, 361
Guayas, vapor, 18, 20, 118, 123, 125, 126, 163, 185, 186, 187, 191, 271, 283, 292, 306, 309, 326, 327, 328, 337, 340, 341, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 367, 368, 369, 373, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 385, 386, 389, 391, 404, 405, 409, 423, 461, 481
Guise, bergantín, 109

H

Héctor, goleta, 109
Hipopótamo, submarino, 346
Hope, vapor, 185, 352
Hyacinth, H.M.S., buque de guerra, 168, 169

I

Isabel, vapor, 20

J

Janequeo, goleta de guerra, 92, 229, 239, 471, 476, 478, 481
Jesús, goleta, 109
Josefa, goleta, 325, 465
Josefina, barca, 133, 134,
Joven Teresa, goleta, 312, 313, 314, 326
Juana Garaicoa (Garaycoa), bergantín-goleta, 142, 194, 195, 204, 230

L

La Golondrina, barca, 144
Langdon Chaves, bergantín, 291
Lark, barca, 190, 277, 330, 332, 347
Libertad, goleta, 109, 146, 459, 479
Limeña, barca de guerra, 109, 225, 465, 479
Lord Abinger, goleta, 180, 237, 395, 401, 402, 405, 406
Ludomilia, bergantín-goleta, 284, 285, 458, 467, 468, 470, 474, 475

M

Machala, vapor, 341, 361
Manuela, goleta, 182, 184, 293, 294
Medea, H.M.S., corbeta a vapor, 118, 170
Mercedes, goleta, 182
Miceno, barca mercante, 151, 160, 162, 199
Monteagudo, buque, 43

N

Nueva Granada, bergantín, 130
Nueva Granada, vapor, 173

O

Orbegoso, bergantín, 471

P

Pailón, bergantín, 407
Panamá, goleta, 135
Perú, vapor, 172, 173, 174, 175, 176, 178, 179, 180, 355, 360, 396, 398, 399, 400, 401, 405, 409, 410, 411, 467, 473
Portsea, velero, 172, 179
Protector, buque, 93

Prueba, fragata, 147

R

Ramona, goleta, 322, 323, 324, 425

Reina Victoria, bergantín-goleta, 285, 288, 294, 346, 470, 474, 476, 477, 478, 479

Rising Empire, buque, 22

Rising Star, vapor, 23, 24

S

Sabino, bergantín, 291,

Saint Louis, corbeta, 149,

Samaran, H.M.S., corbeta de guerra, 80

San Vicente, vapor de guerra (otro nombre del "Guayas"), 283, 288, 328, 341, 345, 357,

Shark, goleta, 150

Sirena, goleta, 436, 437,

Sulphur, H.M.S., barca, 26, 53, 54, 66

T

Telica, velero, 23, 123

Tequendama, goleta, 148, 221, 222, 223, 224, 444

Tres amigos, goleta, 135,

V

Velos, goleta, 325,

Victoria, goleta, 131, 132

Vincennes, corbeta, 148,

W

Wagram, fragata, 94, 95

Walk In The Water, vapor, 185, 352,

Washington, vapor, 337,

Whareham, fragata, 148

Y

Yungay, corbeta, 109, 477, 479

TABLA DE CONTENIDO

LA REPÚBLICA 1840 – 1850.....	1
--------------------------------------	----------

VOLUMEN 1: Antecedentes - 1841.....	1
Créditos y registros.....	2

PRESENTACIÓN.....	3
--------------------------	----------

Podríamos decir que la década de 1840 constituye para nuestra nación un lapso histórico muy importante para la existencia de la misma, porque siendo la tragedia la que predominó sobre nuestros habitantes, como el suceso lastimoso de la fiebre amarilla, que habiendo llegado por mar, fue devastadora para la población de Guayaquil; la revolución marxista, que lamentablemente fue una guerra fratricida, en la que nuestros marinos no estuvieron exentos de participar; y la inestabilidad política muy común en el siglo XIX, pese a ellas nuestro país siguió adelante, y sus moradores supieron enfrentar la adversidad y los problemas con tenacidad y paciencia ejemplares.....	3
---	----------

DEDICATORIA.....	5
Notas para la lectura.....	6

INTRODUCCIÓN Y AGRADECIMIENTOS.....	7
--	----------

Parte 1º Antecedentes del período.....	11
---	-----------

Los antecedentes del período.....	12
-----------------------------------	----

Capítulo 1 - Legislación colonial.....	13
--	----

Las Ordenanzas Generales de la Armada Naval.....	13
--	----

Legislación.....	15
------------------	----

Capítulo 2 - Comercio y navegación a vapor.....	16
---	----

Baltimore, el comercio, la industria y la navegación a vapor.....	16
---	----

La "Doctrina Monroe" y la política europea en las Américas.....	21
---	----

Entra William Wheelwright en escena.....	22
--	----

La idea de una empresa para la navegación a vapor en el Pacífico.....	24
---	----

Se concede el privilegio a William Wheelwright personalmente.....	26
---	----

Se constituye la Pacific Steam Navigation Company.....	29
--	----

La Mala Real.....	31
-------------------	----

Capítulo 3 - Legislación republicana y varios.....	33
--	----

La República de Colombia.....	33
-------------------------------	----

Congreso de 1826.....	33
-----------------------	----

Otros congresos durante la República Colombiana.....	34
--	----

Tratados bilaterales.....	34
---------------------------	----

El Estado del Ecuador en la República de Colombia.....	34
--	----

Convención de 1830 y Constitución.....	34
--	----

Tesorerías principales y foráneas.....	35
--	----

Congreso ordinario de 1831.....	37
---------------------------------	----

Congreso ordinario de 1832.....	39
---------------------------------	----

Congreso de 1833.....	42
-----------------------	----

La República del Ecuador.....	43
-------------------------------	----

Convención de 1835 (Convención de Ambato).....	43
--	----

Proyecto de Ley que Arregla la Fuerza Marítima.....	44
Datos varios y otros eventos ocurridos en 1835.....	49
La guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana.....	49
Vicente Rocafuerte en su período constitucional.....	49
Es designado el Gobernador de la provincia de Guayaquil.....	50
Datos estadísticos y de interés general.....	50
Distancias desde Guayaquil.....	50
Buques que han salido del puerto de Guayaquil en 1835.....	51
Año de 1836.....	52
Decretos del poder ejecutivo.....	52
Reglamento de las costas (Guardacostas).....	52
La goleta "Diligencia" es incorporada a la Marina.....	53
La barca de S. M. B. "Sulphur" y su misión cartográfica y científica.....	53
Congreso de 1837 – Nuevo arancel de Aduana, entre otras leyes.....	54
Informe del Presidente al Congreso.....	55
Informe de la Comisión de Hacienda al Senado.....	55
Se manda abrir puerto mayor en Manabí.....	57
Se renovan privilegios para buques construidos en Guayaquil.....	58
Ley Orgánica Militar.....	58
Privilegios para los franceses.....	60
Administración del ramo de sales (Estanco).....	60
Ley Orgánica de Hacienda.....	61
Jaramijó es declarado puerto mayor de Manabí.....	61
Otros Acontecimientos en 1837.....	62
T. C. Wright es designado Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil.....	62
Rocafuerte restablece la Escuela Náutica.....	62
El fin de la fragata de guerra "Colombia".....	63
Decadencia de la Marina de Guerra.....	63
Año de 1838.....	64
Insuficiencia de fondos en la Tesorería de Guayaquil.....	64
Reclutamiento en Pasto.....	65
La H.M.S. "Sulphur" retorna a Guayaquil.....	65
Se acerca el fin de la presidencia de Rocafuerte.....	66
El posible acuerdo de sucesión presidencial.....	67
Año de 1839.....	67
Congreso ordinario - Elección de Presidente.....	67
Mensaje del Presidente saliente al Congreso.....	69
Disolución de la Confederación Perú-Boliviana.....	70
Elección presidencial de 1839.....	70
Vicente Ramón Roca, enemigo a muerte de J. J. Flores.....	71
El Gabinete del presidente Flores.....	72
Las obras del malecón de Guayaquil.....	72
Vicente Rocafuerte nombrado Gobernador de Guayaquil.....	73
El nuevo Gobierno de Flores.....	74
La moneda falsa.....	74
Flores, su militarismo y la lealtad de sus colaboradores.....	75
Flores, gobernante experimentado.....	75
Retorno de los emigrados.....	76
El puerto de San Lorenzo o El Pailón.....	77
Legislación y eventos de 1839.....	78
¿Existió un proyecto de Ley Orgánica de la Marina Militar?.....	78

Olmedo recomienda austeridad a Flores.....	78
Propuesta para colocar farola en El Muerto y balizas con campana.....	78
Andrés de Santa Cruz llega al Ecuador.....	79
Antonio José de Irisarri entra en escena.....	79
Movimiento para suprimir la Marina de Guerra del Ecuador.....	83
La apertura de los puertos a los buques españoles.....	84
Posadas en las márgenes de los ríos navegables.....	85
Rocafuerte, la provincia de Guayaquil y sus rentas.....	86
Supresión de los conventos menores en Pasto – Revolución de Pasto.....	87
Unificación de la Comandancia de Armas con la Capitanía del Puerto.....	87
Tratado con los Estados Unidos de Norte América.....	88
El manejo del ramo de sales.....	89
El Gobierno de Flores y las potencias europeas.....	90
Comienzan los problemas por causa de Santa Cruz.....	91
Situación sanitaria.....	91
Diego Noboa es duro de pelar - La sal.....	91
Más problemas por el asilo al Gral. Andrés de Santa Cruz.....	93
El problema en Pasto se complica.....	93
Tratado con México.....	94
La Aduana y el reglamento de puerto que no lo era	95
Buque de guerra tratado como mercante por la Aduana.....	95
Derechos de piso y de malecón.....	96
Un "wharf" para Guayaquil.....	96
Puertos peruanos abiertos a buques españoles.....	97
La goleta "Gracia del Guayas".....	97
Cambio de parecer sobre el puerto de El Pailón.....	98
Irisarri se une a la lucha contra el puerto de El Pailón.....	98
Argumento para el cierre del puerto de El Pailón.....	99
Un viaje en el tiempo.....	99
La goleta de guerra "Diligencia" requiere más arreglos.....	100
Elecciones de 1839.....	100
Ataque al Clero por las elecciones.....	102
"La Opinión" vs. "La Balanza"	102
Proyectos de reglamentos para el Resguardo y la Aduana.....	103
Billetes de crédito para el pago de la alcabala de venta de buques.....	103
Fin temporal a la insurrección en Pasto.....	104
Ley de apertura del río de Puebloviejo.....	104
Aviso: Nuevamente a remate la goleta "Gracia del Guayas".....	104
El puerto de "La Ballenita".....	105
La venta de la Gracia del "Guayas"	106
La goleta "Diligencia" sale a Manta.....	106
Cambio de óptica en la visión de la Marina en el Perú.....	106
Reconocimiento de España y firma de tratados.....	107
La prensa en el período de los 1830s y los 1840s.....	108
La Marina de Francia en 1839.....	108
Comercio exterior en 1839.....	109
Estadística de comercio con EE. UU. en período entre 1830 y 1839.....	110
Mirada global al período que finalizaba con 1839.....	110
Los cañones de Guayaquil y de los buques de guerra.....	111
Parte 2º - 1840.....	117

Capítulo 4 - Análisis de la situación al comenzar 1840.....	119
El análisis de Hamerly.....	119
Población y Economía – Exportación de cacao.....	119
La Marina.....	120
Etapas decisivas en los 1840s.....	124
La forma republicana en América.....	124
Flores y su forma de administrar la República en 1840.....	125
Capítulo 5 – El puerto de Guayaquil.....	125
El Gobernador comienza el año activamente.....	125
Los fuertes de la ciudad puerto y sus accesos fluviales.....	125
Concejo Municipal preocupado por visitas de sanidad.....	126
La Escuela Náutica en 1840.....	127
Asuntos administrativos.....	127
Regresa al país el coronel León.....	128
Producción e importación de pólvora.....	128
La "inútil" "Gracia del Guayas" navega como mercante.....	129
Las colonias de labradores alemanes.....	130
El Gobernador trata varios asuntos marítimos.....	132
Una carta sorprendente sobre comercio del puerto.....	133
Cañones botados por la ciudad.....	135
Consulta sobre aplicación de leyes de Aduana.....	136
Descoordinación en cobro de derechos por varias autoridades.....	136
Comunicación fluvial – Canal del Batán.....	137
Santa Cruz interesado en hacienda en Puná.....	139
Apremios financieros de Guayaquil.....	139
La "Diligencia" hace de prisión.....	139
La paja en el ojo ajeno. Inquietud en Perú.....	140
Milicias a Esmeraldas en la goleta "Diligencia".....	142
Asuntos de defensa.....	143
Facultades extraordinarias para el Presidente.....	144
¡Plata, plata y siempre plata! ... y algo de estrategia.....	144
Los vivanderos se ausentan de la ciudad.....	146
Se pide aclaración sobre el derecho de toneladas.....	146
Ilustre visita de la U.S.S. "Constitution".....	147
Puná y su tradición marinera.....	148
Llegan fusiles que no se han pedido.....	148
Las elecciones de 1840.....	149
Renuncia del Ministro de Guerra y Marina.....	151
Rocafuerte viaja a Quito.....	152
La promoción de la navegación a vapor y el comercio.....	152
Irisarri propone una idea.....	152
Comercio decaído – Se formarán dos compañías de vapores.....	153
Comunicación intermarina.....	153
Capítulo 6 – El muelle de Guayaquil.....	155
La construcción del muelle de Guayaquil.....	155
Llegan carriles de fierro.....	157
Los carriles son motivo para construir el muelle.....	159
Capítulo 7 – La farola de El Muerto.....	159
Llega farola para la isla de El Muerto.....	159
La Junta de Hacienda trata sobre la farola.....	161
Se compra la farola, pero queda guardada.....	163

Capítulo 8 – Las compañías de paquebotes.....	163
La Royal Mail Steam Packet Company.....	164
Paquebotes en el Atlántico.....	164
La Pacific Steam Navigation Company.....	165
El sorprendente capitán George Peacock.....	165
La "Royal Charter" - Carta o Cédula Real.....	168
El viaje de los vapores.....	170
El privilegio en el Ecuador.....	173
El primer viaje oficial del P.S.N.C. "Perú".....	174
Escasés de carbón mineral.....	176
Descalabro en el itinerario de los vapores.....	176
Capítulo 9 – La Compañía del Vapor.....	177
La Compañía Ecuatoriana de Buques de Vapor.....	177
La Compañía del Guayas.....	178
Información comparativa.....	179
La construcción del buque.....	181
El capital de la compañía.....	183
Se comienza a promover la compra del buque.....	184
El casco está terminado.....	185
Se pide préstamo al Gobierno para concluir el buque.....	186
Algo más sobre la confusión del nombre.....	186
La máquina sale de Baltimore.....	187
Capítulo 10 – Las aduanas.....	187
El plan de arreglo de las aduanas marítimas.....	187
La Aduana como depósito.....	188
Los derechos de importación.....	189
Un medio legítimo para contrabandear.....	190
El nuevo edificio de la Aduana.....	192
Los derechos de puerto para su mejora.....	192
¿Cómo pagar menos derechos?.....	192
El señor Administrador de Aduana.....	193
Capítulo 11 – El puerto de El Pailón.....	195
Polémica sobre el crédito nacional y el Pailón.....	195
Las condiciones del privilegio.....	196
Efectos del privilegio.....	198
Intentos de control del contrabando.....	199
Se reglamenta el privilegio.....	200
Es nombrado el 1º Capitán del Puerto de San Lorenzo o El Pailón.....	201
Capítulo 12 – El puerto mayor de Manabí.....	203
El puerto de Manta sirve para contrabandear.....	203
Escasés de rentas teniendo puerto mayor.....	205
Contrabando al galope.....	206
Capítulo 13 – Las islas Galápagos.....	209
El paraíso olvidado.....	209
Incomunicación de Galápagos.....	210
Gobernador Honorario de Galápagos.....	210
Capítulo 14 – Las Milicias.....	211
Las Milicias como policía.....	212
Las Milicias de Manabí.....	212
Las Milicias de la discordia.....	213
Falta de leyes y organización.....	213

Capítulo 15 – El estanco de sal.....	214
Sigue el contrabando de sal.....	214
Dándole más palo a Diego Noboa.....	215
Rechazos de armas para el Resguardo de la sal.....	215
Capítulo 16 – Los vecinos marítimos y Chile.....	216
La Nueva Granada.....	216
Estado de la Marina de Nueva Granada en 1840.....	216
La intervención ecuatoriana en Pasto.....	217
El Istmo de Panamá se separa de la Nueva Granada.....	220
El Perú.....	220
Estado de la Marina del Perú en 1840.....	220
Términos generales.....	220
Las escuelas náuticas peruanas.....	221
Gamarra, Vivanco y Santa Cruz.....	222
La cuestión fronteriza con Perú.....	223
Se agita el tema limítrofe.....	225
Regresa el general Antonio Elizalde.....	226
La polémica por el asilo de Santa Cruz se hace pública.....	228
Preocupación del Gobierno peruano por su política marítima.....	232
Fomento del comercio marítimo.....	232
Chile.....	233
Misión a Chile.....	233
Llega y se incorpora la fragata "Chile".....	234
Capítulo 17 – España.....	235
España nos reconoce como República.....	235
Los puntos del tratado.....	235
El mal uso de algo bueno.....	236
Una Gracia de Su Majestad.....	236
El segundo tratado.....	236
El Gobierno ecuatoriano se entera del 1º tratado.....	237
Un poquito de espionaje comercial.....	237
Parte 3º - 1841.....	240
Capítulo 18 - La situación del país.....	242
La situación política.....	242
Las elecciones.....	242
El Congreso de 1841.....	243
El mensaje del Presidente.....	243
El informe del Ministro del Interior y RR. EE.....	244
El informe del Ministro de Hacienda.....	245
El informe del Ministro de Guerra y Marina.....	246
El Ministerio entre Matheu y Soulín.....	247
Finalizados los informes.....	247
Rocafuerte de regreso y en el cargo.....	252
Los vaivenes de la política.....	253
El presidente Flores preocupado.....	253
El deterioro administrativo causado por el mismo Flores.....	253
De La Balanza al Correo Semanal.....	256
La situación económica.....	257
Levantar empréstito.....	257
Moneda falsa.....	258

Las tesorerías y contadurías.....	260
La de Manabí.....	260
La de Guayaquil.....	261
Renuncia Rocafuerte.....	261
Cobro de doble sueldo.....	262
Órdenes de pago, pero sin ingresos para pagarlas.....	263
Venta de la naturalización a marineros.....	263
Caridad a pesar de la pobreza.....	264
Un empréstito difícil de lograr.....	265
Se entrega a la Tesorería sobrante del "Baile del Vapor"	265
Emisión de billetes de 1º clase.....	265
El comercio y relaciones internacionales.....	266
Entre paja toquilla y textiles.....	266
Tratado con Gran Bretaña sobre tráfico de esclavos.....	267
El comercio por Guayaquil entre 1839 y 1840.....	268
El comercio entre 1840 y 1841.....	270
El cacao, principal producto de exportación.....	272
El cantón Daule exportaba productos.....	272
Capítulo 19 - El puerto de Guayaquil.....	273
Estado general.....	273
Comunicaciones marítimas, fluviales y terrestres.....	273
Adelantamientos industriales.....	273
Abuso de autoridad afecta al comercio interno.....	275
Los restos de la "Guayaquileña" para un uso práctico.....	275
Derechos discriminatorios.....	275
Un acontecimiento trascendental.....	278
Santa Cruz y la Ludomilia.....	279
Interés del Perú por el astillero de Guayaquil.....	280
El puerto de Guayaquil y el comercio.....	280
Efectos de los puertos de Manabí y Esmeraldas sobre Guayaquil.....	281
Precios corrientes de productos en el puerto de Guayaquil.....	281
Movimiento del puerto de Guayaquil.....	282
Se recuerda al comercio sobre el Reglamento de Aduana.....	282
Anclaje de buques extranjeros.....	282
Asamblea Electoral.....	284
Licencia de salida para los buques.....	285
Situación sanitaria.....	287
La Junta de Sanidad de Guayaquil.....	287
Entra en escena el Dr. Juan Francisco Arcia.....	288
La Escuela Náutica.....	289
Se nombra un Monitor.....	289
Discurso del gobernador Rocafuerte.....	290
Defensa del puerto.....	290
Facultades extraordinarias al Cmdte. Gral. del Distrito de Guayaquil	291
Adaptar las balas de los cañones.....	295
Guayaquil sin fusiles para defensa.....	296
El apoyo a Santa Cruz al descubierto.....	297
Amenaza conjunta de Obando y Gamarra.....	298
Medida preventiva por amenaza de buques enemigos.....	299
Llega Ministro plenipotenciario del Perú.....	299
Un decreto especial para el "Jeneral Presidente"	300

La Armada.....	301
Informe del Ministro de Guerra y Marina al Congreso de 1841.....	301
El único buque de la Marina de Guerra.....	303
Un avance inesperado para la Marina.....	305
Las lanchas cañoneras.....	305
Se pierde la compra de la goleta "Teresa"	306
Ascensos en la Marina.....	308
Capítulo 20 - La goleta de guerra "Diligencia".....	308
Sus características.....	308
Una "comisión importante"	309
Usando la imaginación para elaborar pertrechos.....	314
El Presidente va al Norte.....	315
La goleta transporta personal.....	317
En mal estado palo trinquette de la goleta "Diligencia".	319
El Presidente mira al Sur.....	319
Armamento de la "Diligencia" y posible reemplazo.....	320
La "Diligencia" participa en la instalación del 1º faro.....	320
Capítulo 21 - El vapor "San Vicente" (a) "Guayas".....	322
El préstamo solicitado por los accionistas de la Compañía del Guayas	322
El préstamo negado, situación precaria para la compañía.....	323
Rocafuerte propone formalmente la compra del vapor.....	325
Llega la maquinaria para el vapor.....	325
El Gral. Stagg en desacuerdo con la compra del vapor.....	325
El poder ejecutivo autoriza la compra del vapor.....	326
La Junta de Hacienda resuelve la compra del vapor.....	329
¿Desapareció la Compañía del Guayas?.....	331
Queda concluido el proceso del Estado para la compra	331
Generosa donación de un antiguo enemigo del Gobierno.....	331
Lentitud en informar al Comandante General del Distrito.....	332
Necesidad de nombrar un comandante para el vapor.....	332
Se nombra el primer comandante del buque a vapor.....	334
La velada del buque.....	335
La botada del Buque.....	338
El relato del Dr. Julio Pimentel Carbo.....	339
Los ingenieros que instalaron la maquinaria del vapor.....	341
La imagen del vapor en El Ecuador en Chicago.....	342
El artículo de Luciano Andrade Marín.....	342
Varios análisis de la imagen.....	346
Una solución sartorial.....	347
El vapor entra en servicio.....	347
La función social del vapor.....	348
Notificaciones oficiales de la botada del vapor.....	348
El 8 de octubre de 1841.....	349
El 9 de octubre de 1841.....	350
El informe del Gral. Wright.....	351
La imagen del paseo de los vapores.....	352
¿Cuál es el verdadero Guayas?.....	355
La verdadera imagen que creemos tiene el 1º "Guayas".....	359
Veamos algunos datos técnicos del buque.....	367
La capacidad de carga del vapor "Guayas"	367
El tiempo de navegación a los puertos fluviales.....	369

El combustible para la caldera.....	370
La caldera del "Guayas"	371
La máquina del "Guayas".....	372
Las ruedas de paletas del "Guayas".....	374
Armar en guerra el vapor "Guayas".....	375
El "Guayas" participa en la defensa del puerto.....	376
Diario de navegación a instalar el faro de El Muerto y las boyas de balsa.....	376
El informe del capitán Peacock.....	379
Una misión importante para el vapor.....	381
El vapor inicia servicio de cabotaje.....	382
Capítulo 22 - La farola de El Muerto.....	383
El informe del Ministro del Interior al Congreso de 1841.....	384
Farola comprada pero embodegada.....	384
Iniciado el proceso para la instalación.....	384
La instalación del faro.....	385
Una breve pero acertada descripción.....	385
Errores que hay que rectificar.....	385
Informe del cónsul Sweetser, de los EE. UU.....	386
Reportaje de la inauguración del faro.....	387
La hora de la inauguración.....	388
Capítulo 23 - Las compañías de paquebotes.....	388
Se anuncia el establecimiento de la ruta desde Panamá.....	389
Frustrada la reiniciación de itinerarios.....	390
El privilegio en el Ecuador.....	390
Se anuncia la venida del vapor "Perú"	392
Accidente del "Chile".....	393
Paita, puerto de depósito.....	394
No llegó el "Perú"	395
Restableciendo la imagen de Wheelwright.....	396
Confusiones con el otro Wheelwright	396
El "Chile" en reparación.....	396
El "Chile" sale para Guayaquil a repararse.....	396
El "Chile" forma parte de festejos del 9 de octubre.....	397
El "Chile" en carena.....	398
El capitán Peacock en constante actividad.....	398
Peacock dirige la instalación del faro de El Muerto.....	399
Se anuncia salida del "Chile".....	399
Convite a bordo del "Chile" – Discurso de Rocafuerte.....	400
Wheelwright interesado en camino del Istmo.....	402
Parte el "Chile" - Se recupera prestigio de la compañía.....	402
El presidente Flores no puede pasearse en los vapores de la PSNC.....	403
La RMSPC inicia el posicionamiento de sus buques en el Caribe.....	403
Se inicia, por un tiempo, el servicio regular de la PSNC a Guayaquil.....	403
La PSNC en precaria situación financiera.....	404
Capítulo 24 - Las aduanas.....	404
El informe del Ministro de Hacienda.....	404
Cuentas e inventario de la Aduana de Guayaquil en 1840.....	405
La falúa.....	405
El bote de Guayaquil.....	406
El bote de Puná.....	406
Captura de un contrabando – no hay procedimientos claros.....	406

No hay medios para impedir el contrabando.....	407
Escándalo en Manabí.....	408
Nuevo arancel de Aduana.....	408
Se insiste en el cierre de puertos mayores.....	408
Representación del comercio de Guayaquil.....	409
El edificio de la Aduana.....	410
Se insiste en el cierre del puerto mayor de Manabí.....	411
Varios asuntos aduaneros y del Resguardo.....	412
Reimpresión del Reglamento de las aduanas marítimas.....	412
Problemas de jerarquía.....	413
Rebajas de derechos a ciertos buques.....	413
Privilegios exclusivos.....	413
Cuentas de la Aduana en 1841.....	414
Inventario del Resguardo de Aduana en 1841.....	414
Resguardo:.....	414
Capítulo 25 - El puerto de El Pailón.....	415
Capítulo 26 - El puerto mayor de Manabí.....	416
Contrabando en la goleta "Gracia del Guayas"	417
Corrupción en la Aduana de Manta.....	418
Se cierra el puerto mayor de Manabí.....	420
Secuelas del cierre del puerto de Manta.....	421
Capítulo 27 - Las islas Galápagos.....	424
El informe del Ministro del Interior.....	424
1841 - Un año más de abandono.....	425
Capítulo 28 - El estanco de la sal.....	425
La calidad y peso de la sal comercializada.....	426
Rocafuerte protesta por contrato con Diego Noboa.....	426
Ideas para controlar el contrabando de sales.....	427
La renovación del contrato con Diego Noboa.....	428
En aumento la importancia de la sal	429
Un problema de mercadería en tránsito.....	429
Se recluta a los peones de las salinas.....	430
El transporte de la sal desde el puerto de las Salinas de Santa Elena.....	430
La comercialización de la sal al por mayor	432
Diego Noboa no se deja pelar.....	433
Un enemigo más para Flores.....	434
Capítulo 29 - Los vecinos marítimos y Chile.....	435
El informe del Ministro del Interior y Relaciones Exteriores.....	435
Nueva Granada.....	435
Perú.....	436
Chile.....	436
Bolivia.....	436
Nueva Granada.....	436
El Estado del Istmo.....	437
Herrán, presidente de la Nueva Granada.....	437
Se agregan al Ecuador Pasto y Túquerres.....	439
Cuervo, hábil negociador.....	439
Consejos sinceros que no fueron escuchados.....	441
El Istmo justifica sus actos ante Herrán.....	442
Parques mal abastecidos.....	442
El Vicepresidente se pronuncia opuesto a la política bélica.....	443

Fin de la campaña de Pasto, pero efectos continúan.....	443
Un autoengaño sobre Pasto y Túquerres.....	444
Se desea abrir camino a través del Istmo.....	447
El Istmo pide ayuda al Ecuador.....	448
Perú, Bolivia y Chile.....	448
El excesivo apoyo a Santa Cruz	449
Todo buque proveniente de Ecuador es sospechoso – García del Río	450
La fallida misión de Daste y el problema de la "Cabra".....	451
Noticia de aprestos peruanos.....	453
Guayaquil no quiere a Santa Cruz.....	454
Creciente amenaza de invasión peruana.....	455
La suma de los efectos negativos.....	457
Santa Cruz nuevamente Presidente de Bolivia.....	458
Se busca un chivo expiatorio.....	458
El nombre del Ecuador en entredicho.....	459
Otro buque sufre las consecuencias.....	459
Irisarri es agradecido.....	460
El Encargado del poder ejecutivo demuestra ser un estadista.....	460
El Capitán del Puerto no se presta para chivo expiatorio.....	462
Lo que piensan en Chile.....	463
Ecuador, fuente de inquietud para tres repúblicas.....	464
Misión: Apresar a Santa Cruz	465
Tensiones por causa de Santa Cruz.....	466
El verdadero motivo, según Rocafuerte, de atacar Guayaquil.....	467
Desaparece Santa Cruz	468
¿Debemos disminuir el Ejército?.....	468
El ministro del Perú llega en buque chileno.....	469
Muere Gamarra en Ingaví – Caos en Perú.....	470
Viaje frustrado de Santa Cruz.....	470
Las escuadras navales al terminar 1841.....	471
Capítulo 30 - España.....	474
Informe del Ministro del Interior y Relaciones Exteriores.....	474
No hay ratificación por el Congreso.....	474
El Tratado se pone en vigencia.....	475
Dos decretos de puesta en vigencia.....	476
Gobernadores ponen en vigencia oficialmente el tratado.....	476
Fin del Volumen I del Tomo VII de Historia Marítima del Ecuador.....	476
ABREVIATURAS.....	477
GLOSARIO.....	481
BIBLIOGRAFÍA Y NOTAS.....	486
Abreviaturas usadas en la Bibliografía y las Notas.....	487
BIBLIOGRAFÍA.....	488
NOTAS DOCUMENTALES.....	490
ÍNDICE ALFABÉTICO.....	491

ÍNDICE DE PERSONAJES.....	492
ÍNDICE DE BUQUES.....	504
TABLA DE CONTENIDO.....	508