
ECUADOR

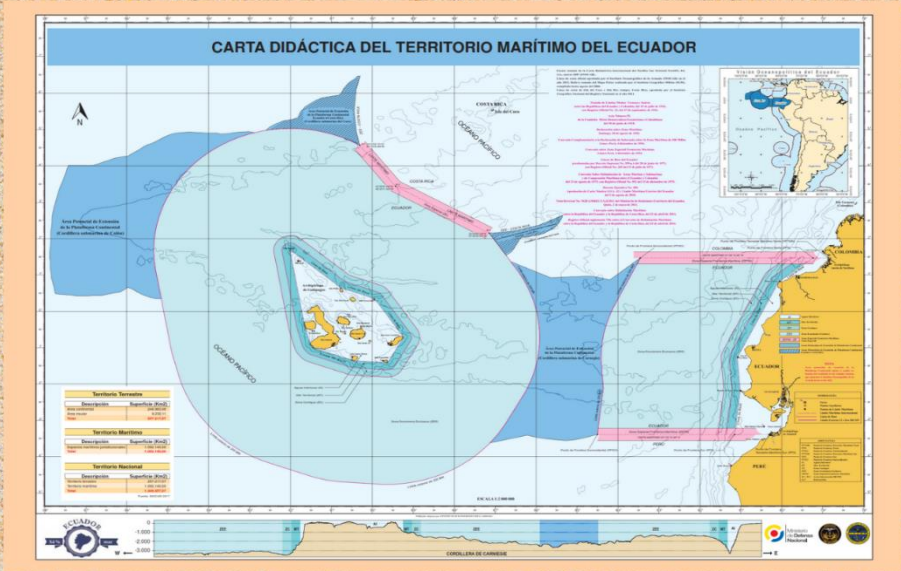
su

historia

DESDE
EL MAR

GALO ANDRADE DAZA





Ecuador su historia desde el mar

GALO ANDRADE DAZA

Ecuador, su historia desde el mar

Galo Ricardo Andrade Daza

Guayaquil, Ecuador. 2021

Primera página interior:

Carta didáctica del Territorio Marítimo del Ecuador

Las verdaderas dimensiones de nuestro país.

ISBN: 978-9942-40-296-7



PRÓLOGO

El primer párrafo del libro *Moby Dick*, de Herman Melville, cuenta que el joven Ishmael –sin nada que hacer en la tierra y sin dinero– “sentí deseos de navegar nuevamente y de volver a ver el mundo del agua”. Entre la alegoría y la épica, la obra narra la historia del capitán Ahab en cacería de la temible ballena blanca, quien tiempo atrás le arrancó la pierna izquierda, pero además su alma. Es un libro de aventuras a bordo del *Pequod*, donde el lúgubre capitán clava un doblón español en el mástil, para quien primero divise al cetáceo, aquel mítico animal evocado también cuando Jonás intenta escapar de su dios y es devorado por otro gran pez.

Este libro que el lector tiene en sus manos también es de aventuras, pero a diferencia del primero éste se sumerge en las diversas historias en torno al mar ecuatoriano, también guiado por dos personajes, el joven Alberto Moreira y su capitán Tomás Acevedo, que en este caso cumple el rol de mentor en un barco con nombre emblemático: *Valdivia*, como si esas figurillas aún contemplaran el mar de nuestros mayores.

Diversas posibilidades tiene un historiador de elegir su abordaje. Uno puede ser, siguiendo a Heródoto, un recorrido tras la mirada del otro, pero también sus costumbres; otro, bajo la férrea mirada de Tucídides, que clama por las batallas y la épica, quien a diferencia del primero poco viajó. Combinar esas posibilidades es un acierto de esta obra. Y más, al tratarse de un estudioso del tema marítimo, como Galo Andrade Daza, quien logra que se conciba al mar no solamente como algo físico, sino también con lo que se denomina *Oceanopolítica*, “una visión que, transformada en acción, busca la proyección de los intereses marítimos, su preservación y seguridad para beneficio de su pueblo”.

Entonces, el libro entrelaza –con una investigación rigurosa– un viaje fascinante por los hitos para entender de dónde venimos, la pauta para –como lo señalaron los griegos– saber hacia dónde vamos: ¿quién soy yo? ¿de dónde vengo? De allí que no hay que

olvidar que hace más de 4.000 años, mientras los egipcios levantaban sus pirámides con la sangre de sus esclavos, acá las mujeres de Valdivia trenzaban sus cabellos para la posteridad, en esas admirables figurillas denominadas Venus, aunque dos milenios antes, en la Península de Santa Elena, nuestros ancestros ya habían domesticado al maíz, y ni hablar de la fundición del platino en los ojos de la máscara de oro de la cultura tolita. Debido a esa visión eurocéntrica, tendemos a mirar los logros de otros pueblos y menoscabar los nuestros, casi idolatramos los monumentos –construidos bajo tiranías y en muchas ocasiones por vanidad- y aún no nos maravillamos de nuestro pasado.

En el texto, por ejemplo, nos sitúa en el temporal de 1553, cuando el barco que venía de Panamá naufraga y “17 negros y 6 negras”, al mando de Alonso de Illescas se internan en la selva, lo que a la postre sería la población de la actual Esmeraldas; el temor de Huayna Cápac ante la reducción de las cabezas lo que evitó un sometimiento mayor; las piraguas que salían a comerciar con los ávidos conquistadores, admirados ante el mejor pan de maíz de las Indias; la piedra enorme de esmeralda de los nativos de Manta que jamás pudo ser encontrada; las balsas que se desataban para que los conquistadores, que no sabían, nadar, se hundieran; las lentas migraciones de hombres y mujeres que comerciaban como hermanos; los poderosos navíos armados en Guayaquil y antes su fundación, en medio de los fragores de las batallas en busca del oro; las erupciones del volcán Pichincha y los dulces de Lima; las disputas para fundar Quito y las alianzas y después traiciones de los conquistadores; la construcción de Nuestra Señora de Loreto en 1619, con 25,20 metros de eslora y 700 toneladas de desplazamiento; la influencia notable del puerto de Guayaquil pese a la mirada recelosa de los Virreynatos; la visión marítima de Simón Bolívar; la importancia –en definitiva- de volver los ojos, como si en verdad se tratara de nuestra parte continental o nuestras islas, es decir no solamente una abstracción sino el mar como algo palpable también en la geopolítica.

Obviamente, las crónicas coloniales deben ser leídas desde una mirada crítica, porque más allá de sus intereses subsiste la construcción de una narrativa que aún nos ata a ese pasado como una piedra, para tomar las palabras de Agustín Cueva. Siempre es necesario recordar el texto lúcido de Walter Benjamin: “No hay documento de cultura que no sea a la vez un documento de barbarie”. Pero para eso están los escritos, para que podamos dialogar con ellos lejos de una historia tradicional afecta a las ofrendas y a los bustos, como si Tucídides aún estuviera observándonos. La historia sirve para interrogarla, para encontrar una brújula que nos muestre un destino como pueblo. Mi maestro, Arturo Andrés Roig siempre nos recordaba que los latinoamericanos no podemos darnos el lujo de la desesperanza, peor nosotros habitantes de esta tierra de volcanes que también hemos contemplado el mar desde hace milenios.

En un país como Ecuador donde la memoria es frágil, este libro nos ayuda a luchar contra el olvido. Si alguna ocasión de niños nos admiramos ante las aventuras de la pluma fabulosa de Julio Verne que nos llevaba del centro de la Tierra a la Luna, ahora podemos viajar –se entiende, obviamente, con otro estilo y más pedagógico– a una aventura de hechos reales, de la mano de estos dos marineros quienes, acaso, también estaría dichosos de acompañar a Ishmael en su periplo por el ancho mundo.

Juan Carlos Morales Mejía

Magíster en Cultura

Academia Nacional de Historia del Ecuador

Por un Ecuador que viva, por y para el mar...

EL ENCUENTRO DE DOS GENERACIONES

El calor de la ciudad transportaba a Alberto Moreira, un joven marino, hacia sus primeros días en Guayaquil. Habían pasado ya más de tres lustros desde aquel día en que ingresó a la Armada y sus casi cuarenta años distaban de su apariencia: su cabello negro había empezado a encanecer tempranamente y la vida le había dado cierta experiencia, aquella que permite a los seres humanos conducirse con soltura ante nuevos retos.

A pesar de su contextura delgada, aparentaba seguridad. Su andar erguido, entre ansioso y apresurado, contrastaba con esa sonrisa que le acompañaba permanentemente. Sin embargo, ese día, algo le preocupaba: recibió la orden de acompañar a un veterano capitán en una travesía por la costa ecuatoriana.

Cuando recibió esta orden se sintió entusiasmado. Siempre había pensado que navegar era un privilegio y daba las gracias al Gran Arquitecto del Universo por cada oportunidad de realizarlo; aunque, al mismo tiempo, dejar atrás a sus seres queridos acarreaba una nostalgia especial, aquella tan común para quienes nunca tienen la certeza de volver.

Sofía Mendoza, su esposa, le había ayudado a organizar el equipaje. Le dio unos cuantos consejos, pues ella era también su compañera y amiga. Juntos avanzaron hasta el lugar de partida y se despidieron en espera de pronto volverse a ver. Al despedirse, él pronunció su nombre suavemente y, como siempre lo hacía, cerró los ojos en espera de grabar ese momento y llevarla consigo durante su viaje. Su cabello, medianamente largo, luchaba por mantenerse quieto en medio del viento mientras se miraban mutuamente a los ojos y sonreían.

Aunque tan agradable despedida lo había tranquilizado, la situación era un tanto incómoda para el joven, ya que tenía muy pocas referencias sobre la persona a la que acompañaría y apenas

había escuchado hablar sobre su carácter, el cual sería posiblemente un problema durante el viaje. Además, no estaba seguro de su papel en esta travesía y no tenía certeza del objetivo exacto de esta aventura. En fin, respiró, juntó sus dedos intentando meditar y analizó nuevamente la situación, con más tranquilidad. Absorto aún en sus pensamientos, y casi sin darse cuenta, llegó al muelle, observó la cubierta del buque intentando encontrar en sus formas los motivos de este viaje, la razón de su designación, en definitiva, algo que le aleje de aquello que tanto temía: la incertidumbre. Finalmente, con paso firme avanzó hacia aquel navío que por unos días sería su hogar, era un velero de tres palos cuyas blancas velas le recibían al inicio de esta aventura.

Tomó asiento en la antesala de la cámara¹, esperando por el encuentro con su compañero de travesía. Lo observó a cierta distancia, revisando algunos papeles; a pesar de cierta habilidad para descubrir y reconocer rasgos de las personas, le era difícil describir a este veterano capitán. Conocía que una vez finalizada su carrera en la Armada continuó surcando los mares del mundo y hoy se encontraba en el país dirigiendo este peculiar navío.

Tomás Acevedo, el veterano capitán, sintió que lo estaban observando, sin embargo, continuó revisando las cartas de navegación y los documentos que tenía en sus manos, unas manos que reflejaban con claridad sus más de sesenta años vividos; su abundante cabellera gris, algo desordenada, distaba mucho del corte perfecto que lo acompañó durante años de vida naval y posiblemente fue lo único que cambió desde su salida de dicha institución, pues siempre llevaba al mar y a la Armada en su corazón.

Finalmente llegó el momento esperado, los dos personajes se acercaron y mirándose a los ojos subieron sus manos a la visera de

¹ Nombre con el que se conoce al área en que se sirven los alimentos en un buque, en algunos de ellos utilizada también como área de trabajo.

sus gorras, un ritual histórico, al estilo de aquellos caballeros de la Edad Media, que con sus armaduras cubriendo su rostro, elevaban su mano para mover la visera e identificarse mutuamente al encontrarse con otro caballero, con los años este movimiento de la mano se convertiría a nivel militar, más que en un saludo en una señal de respeto y consideración mutua².

Saludo innecesario en este caso pensó el veterano capitán. Se encontraba retirado y su gorra distaba mucho de ser una gorra militar; sin embargo, fue tan enérgico el saludo del joven que consideró poco prudente hacerle un desaire. Quizás hace unos años el capitán no hubiese tenido esa prudencia, pero hoy no estaba para discusiones: tenía una misión que cumplir nuevamente y debía empezar hoy.

A pesar de la empatía que mutuamente sintieron en este primer encuentro, las primeras palabras que cruzaron fueron las estrictamente necesarias; Alberto, joven y vehemente, intentando dar la mejor impresión posible y Tomás, un veterano marino, analizando profundamente a quien sería durante los siguientes días el receptor de sus conocimientos.

El capitán miró los apuntes que tenía en frente mientras pensaba en la misión que se había impuesto. Existían ciertos detalles que resolver, la Armada le había dado la oportunidad de realizar este proyecto asignando un oficial, para que, durante unas semanas en esta travesía, reciba esos apuntes de historia que corrían el riesgo de perderse si no se organizaban. Pero la manera de iniciar aún era un misterio para él, al fin y al cabo, siempre es difícil dar el primer paso.

² Esta como algunas otras explicaciones que se incluyen en el libro, son parte de un elemento importante para las marinas del mundo, llamado con el nombre de tradiciones navales, las cuales, en la mayor parte de marinas del mundo, se han constituido en elementos sustanciales que de generación en generación transmiten hechos y elementos socioculturales que contribuyen a cimentar la identidad del marino.

–Ponte cómodo, tenemos que prepararnos para el zarpe.

–Falta poco tiempo y me gustaría recorrer contigo el buque: es un navío un tanto viejo y tiene sus secretos –dijo el capitán con firmeza.

–Su orden, mi... –empezó a decir Alberto, pero fue detenido por el capitán.

–Nada de eso, estimado amigo, prefiero que me llames por mi nombre o, simplemente, Capitán.

Esto fue difícil de cumplir para el joven marino, porque durante su carrera militar le habían enseñado que, aunque exista cierto grado de amistad, el respeto estaba por delante y el trato militar era una parte fundamental de él. Sin embargo, la situación era especial, su interlocutor era un oficial en retiro, y eso le permitía una cierta holgura para expresar sus propias convicciones.

Mientras pensaba en aquello, Alberto se dirigió al camarote que le asignaron. Ponerse cómodo le resultaba difícil con el calor existente; dejó sus libros –eran más de veinte–, en el pequeño espacio en el que desde ese momento sería su hogar. Agradeció a la tecnología no tener que llevarlos físicamente y, aunque en su *tablet* cabían muchos más, esos eran sus predilectos; si alguien hubiese podido revisar sus contenidos, con certeza habría comprendido la personalidad de este joven marino. Alberto es un hombre que daría la vida por su Patria, de ser necesario, eso lo había jurado, y llevaba a la Armada en su corazón, siendo el principio y fin de su visión marítima; sin duda, era consciente de la necesidad de cuidar el mar, de mantenerlo limpio y preservarlo, pero no comprendía por qué, si esto era tan obvio, tenía la impresión de que su país le daba la espalda a ese mar que había aprendido a querer inmensamente.

En pocos minutos, Alberto se encontraba listo y caminando hacia el puente del buque³, donde lo esperaba el capitán.

–Creo que empezamos bien, se dijo a sí mismo Tomás, el capitán, mientras observaba al joven.

Bajo el brillo del sol, el majestuoso río Guayas se mostraba imponente; y en ese mismo instante descubrió el punto por el cual debía empezar a trabajar con el joven oficial:

–¿Qué majestuoso es este río, ¿tú sabes de dónde vienen sus aguas y hacia dónde van? –dijo el capitán.

La pregunta le pareció demoledora, sobre todo porque consideró que tenía otra intención. Probablemente, este viejo caballero del mar no solo estaba cuestionando su conocimiento geográfico sobre el río Guayas, quizás, más que eso, estaba siendo cuestionado acerca de la importancia que tiene este río para el Ecuador.

–Capitán –dijo, me parece que lo que está intentado averiguar es el nivel de mi formación como marino –respondió el joven, con una pequeña sonrisa, pero con esa frontalidad que le caracterizaba.

En más de una ocasión esa frontalidad le había traído problemas, pero estaba convencido de que era la mejor forma de vivir; y, en este caso, quería dejar establecido que a pesar de su juventud no se le podía tratar como a un principiante, ya que, de todas maneras, empezaba esta travesía habiendo ya transcurrido parte de su existencia en la Armada del Ecuador.

³ El puente del buque es el sitio desde donde se lleva el control de los buques, rumbo, posición, velocidad, etc.

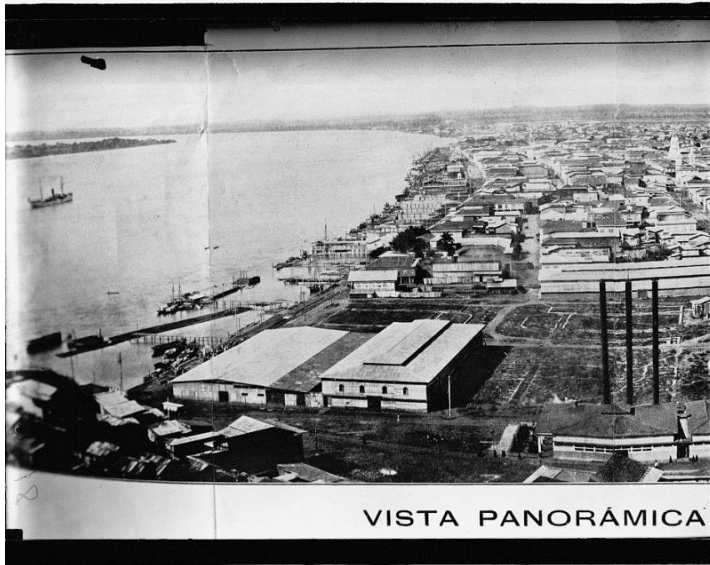


Figura 1. Vista panorámica de la ciudad de Guayaquil y río Guayas en 1912. Library of Congress, colección Harris & Ewing 1912.



Figura 2. Vista panorámica de la ciudad de Guayaquil y río Guayas en 2017. Cervantes (2017). Reimpreso con permiso.

Sin dejar de mirar el horizonte, el capitán empezó a explicar al joven los motivos de su pregunta.

–Estimado amigo, me interesa conocer el grado de comprensión que tienes de la importancia del mar para el Ecuador, más aún, podría decir que me interesa conocer tu nivel de formación como ciudadano de un país como el nuestro que está íntimamente relacionado con el mar y con sus cuencas hidrográficas. No es un tema de conocimiento geográfico: si no conoces aspectos tan básicos de este país, difícilmente lograrás entender la importancia que tiene el mar para su desarrollo.

Pues déjame decirte –continuó, mientras aproximaba un libro a sus manos– que esto tiene que ver con la conciencia marítima⁴. Recuerdo que, en el año 2004, la Dirección General de Intereses Marítimos publicó este libro llamado: “Pensamientos para el desarrollo marítimo ecuatoriano”, libro que fue difundido a toda la institución y a todo el pueblo ecuatoriano. Posteriormente tendremos tiempo para analizar si estos esfuerzos han logrado el objetivo deseado. Pero no quiero apartarme del tema: en este libro que, por cierto, lo tienes aquí, es fácil deducir que no se puede hablar de conciencia marítima en nuestro país cuando todavía se enseña a los jóvenes en escuelas y colegios que el Ecuador limita al Oeste con el Océano Pacífico, insertando de esa forma una visión que deja de lado al mar con todo su potencial. A propósito, estimado amigo –continuó–, aunque ya ha pasado casi una década de publicada esta obra, cuéntame si te gustó este libro, pues lo debes tener.

⁴ De acuerdo con Dávalos (2015), la Conciencia Marítima es “la capacidad que poseen los habitantes de un país para comprender, aceptar y valorar el grado de dependencia que tienen con respecto al mar, tanto desde el punto de vista de su dependencia como de su seguridad.” (p.5).

El joven oficial miró el libro en mención: su exterior le era familiar, hace poco había estado en la Academia de Guerra y recordaba haberlo utilizado, pero lastimosamente el contenido del libro no le era igual de familiar, había desaprovechado aquella oportunidad. En aquel momento le parecía más cómodo utilizar únicamente el Internet para hacer las consultas académicas. Gran error –pensó– pues el tiempo le enseñó la importancia de la verdadera investigación, de aquella realizada con dedicación y profesionalismo, aquella que debe nacer del convencimiento de que cada uno de los seres humanos tiene en sus manos un gran potencial para explorar, para desarrollar y sobre todo puede llegar muy lejos, tan lejos como desee; y para ello, era necesario alcanzar una competencia en el manejo de la información⁵.

En ese momento vino a su mente una conversación mantenida con un gran amigo suyo, un maestro en toda la extensión de la palabra, con quien había mantenido extensas conversaciones sobre la vida, sobre la importancia de lo esencial; quien le presentó la obra “La importancia de vivir” de Lin Yutang, y quien le dijo que a través de la lectura, y hoy con la tecnología, podíamos recorrer el mundo, sus museos, su cultura, tener a la mano el arte y la filosofía: siempre admiró su espíritu y su libertad⁶.

Aún absorto en sus recuerdos, volvió a observar el libro del capitán, y sus últimas palabras sembraron en el joven un cierto grado de culpabilidad; pero no tenía tiempo para pensar en ello, la pregunta era directa y la respuesta no podía ser diferente.

⁵ La competencia en el manejo de la información, se orienta a alcanzar la capacidad de convertir la información en conocimiento a través de un análisis profundo de los elementos disponibles para tal fin (De la Parra, 2005).

⁶ Al escritor, historiador y sobre todo amigo Juan Carlos Morales Mejía, gracias maestro.

–Excelente libro, Señor.

La respuesta fue corta y directa, pero casi de inmediato estalló en el ambiente una risa de parte de los dos marinos, fue evidente que la respuesta más que una contestación era una reacción del joven.

–Tranquilo, para eso estamos aquí, poco a poco comprenderás la misión que te han encomendado –dijo el capitán mientras miraba fijamente al joven. Por lo pronto, debo decirte que yo espero que las conversaciones que tendremos sean solo el inicio del camino en busca del conocimiento de la historia de nuestro país; siempre teniendo presente que la verdad no tiene propietario. Avanza con humildad e intenta descubrir los detalles de esta historia, recordando siempre que quien cree saberlo todo es quien menos conoce; y, cuando te sientas lleno de conocimiento, recuerda lo grande que es tu ignorancia.

Antes de que el joven pueda responder, el capitán continuó hablando:

–No soy un experto en estos temas, he leído algo, he estudiado algunos puntos importantes, pero sobre todo tengo una serie de preguntas que trato poco a poco de responderlas, y eso posiblemente sea lo más importante: sembrar interrogantes que con estudio y profundización se transformen en conocimiento.

A la mente del capitán llegaron muchos recuerdos y viejos anhelos, tuvo siempre la intención de escribir al respecto de temas relacionados a Estrategia Marítima, Historia, Geopolítica, sin embargo, en todos esos intentos se hacía presente la duda ante el reto que significa aquello, el no encontrar el momento adecuado de iniciar, ni la forma de plasmarlo en el papel de una forma adecuada. Lastimosamente, como suele suceder, muchos conocimientos

quedaron en ese camino, sin lograr aquello que es esencial, la oportunidad de brindar a los demás algo de lo que poseemos, considerando que todos los seres humanos somos aprendices en el camino del conocimiento.

–Mi estimado amigo –continuó el capitán, esto que iniciamos hoy surgió con la idea de acercar la Historia Marítima, la estrategia, el arte operacional, al lector neófito; a través de textos que tengan una perspectiva ecuatoriana y sean fáciles de asimilar. Pero, lastimosamente, el tiempo no siempre brinda la oportunidad de desarrollar aquellos proyectos, aquellos sueños; un día escuché esta frase, de un buen instructor que adicionalmente a sus conocimientos intelectuales tenía como fortaleza su amor y entrega a la Armada del Ecuador: El tiempo se venga siempre de aquellos que hacen las cosas sin su complicidad⁷.

–Pero, bueno –dijo el capitán, mirando al río Guayas y continuando con su intervención que ya se había convertido en un monólogo–, muchas veces he navegado por este río y siempre tengo interrogantes sobre él. Cada vez que lo he investigado, he encontrado que existen datos interesantes que siguen aportando con mi convencimiento acerca de la importancia que ha tenido este río para el país y que, a mi parecer, la tendrá siempre.

De acuerdo con la información existente, Guayaquil era uno de los principales puertos de este sector de América hasta aproximadamente la segunda década del siglo XIX, sin embargo, aunque su importancia a nivel regional disminuyó con el paso del tiempo, siempre se ha mantenido latente; esa importancia, reconocida históricamente, está unida profundamente a la

⁷ Frase dicha en más de una ocasión por el Sr. VALM SP Ernesto Baidal, prestigioso exdocente de la Academia de Guerra Naval del Ecuador en la materia de Planeamiento Operacional Naval.

existencia del río Guayas, por lo que no es exagerado establecer que Guayaquil le debe al río Guayas su preponderancia económica, y que el desarrollo del Ecuador depende en gran medida del progreso de Guayaquil, lo cual está relacionado con la visión marítima de la geopolítica ecuatoriana que cada vez con más fuerza se constituye en necesaria para la supervivencia del Estado ecuatoriano.



Figura 3. Vista panorámica frente al río Guayas. Instituto de Patrimonio Cultural Ecuador, Horgan John (1898 - 1908).

—Por eso es necesario un buen manejo de esta cuenca hidrográfica para su óptimo aprovechamiento —continuó el capitán; aquí existe, entre otros, un potencial muy grande para el turismo, que podría, con un adecuado manejo, convertirse en uno de los pilares para la economía del país, sin dejar de lado la importancia de los manglares como pulmones del mundo; y para esto se requiere precisamente decisiones adecuadas para su gestión. Pero bueno, esto ya ingresa sutilmente en el campo de la política, la cual es interesante pero no es el momento de abordarla; si el tiempo lo

permite podríamos hacerlo en otro viaje; pues, mi estimado amigo, siempre consideré que es un gran error querer separar al militar de la política: entender o intentar entender adecuadamente a la política, con sus corrientes ideológicas y económicas, mediante el estudio y análisis de los distintos factores que influyen en ella y en los cuales ella influye, hasta alcanzar una visión geopolítica es, a mi criterio, el pilar principal de un militar en capacidad de cumplir a cabalidad su rol en el futuro del país. El riesgo de abstraer al militar de la comprensión de las situaciones políticas que vive un Estado – continuó explicó el capitán– es el de convertirlo en un engranaje importante del desarrollo, pero que no está debidamente sincronizado con su entorno; muy probablemente una de las formas de medir el grado de madurez política y democrática de un Estado e inclusive su desarrollo, se encuentra precisamente en la comprensión adecuada de la inseparable relación política entre seguridad y desarrollo.

Con estas palabras finalizó este primer encuentro de dos generaciones. El silencio ocupó el espacio de las últimas palabras del capitán y ambos personajes se sentían ansiosos de zarpar en esta aventura que los llevaría a recorrer la historia marítima del país.

Tomás, el viejo capitán, abrió una puerta, miró a su alrededor y le preocupó un poco el orden de su camarote, el espacio que poseía como capitán de ese navío era bastante grande pero insuficiente para la serie de libros que viajaban con él. Le fascinaba la Geopolítica, la Historia, el Arte operacional, creía en un Ecuador marítimo y antártico.

Entre sus tesoros guardaba siempre un álbum fotográfico, vieja costumbre de imprimir sus principales fotos que jamás abandonó. Finalmente, antes de dormir sonrió al mirar su cámara fotográfica, que le acompañaba siempre.

UNA MISIÓN QUE CUMPLIR

Sobre la cubierta se encontraban listos para zarpar Alberto junto a Tomás, quien, como capitán del barco, revisaba todos los detalles pendientes. El joven esperaba ansioso el inicio de este trayecto que lo llevaría no solo a conocer más de su compañero de viaje, sino a recopilar información y conocimiento sobre ese mar en el que un día decidió navegar y del que estaba seguro era el futuro de la Patria. Un Ecuador Marítimo, ese era su sueño.

Salió el joven navegante de sus pensamientos y sintió la mirada de aquel viejo marino. Volteó su vista y con una inclinación de cabeza le dijo:

–Señor, ¡listos para empezar!

No era la mejor forma de iniciar un diálogo, sin embargo, al capitán le pareció útil aprovechar el momento e indicarle al joven cómo se realizaría este viaje inicial.

–Estimado amigo, hoy empezaremos esta travesía por las aguas de nuestro Ecuador, y nos sumergiremos en este viaje que pretende capturar algunos conocimientos encontrados por este servidor a través del tiempo.

Sin embargo –continuó, hay que organizar la forma en que lo realizaremos.

El joven no podía escuchar con claridad las palabras del capitán, el ruido del ambiente lo dificultaba, sobre todo la presencia de aquel picasal⁸ que estaba presente, con su monótono golpeteo,

⁸ El martillo picasal, es un instrumento utilizado en las cubiertas de los buques para sacar el óxido del metal, aunque, de acuerdo con Kessel (1986)

como un recordatorio de la lucha constante del marino por preservar su navío.

–Como digo –prosiguió el capitán, organizaremos esta travesía de acuerdo con los temas sobre los que conversaremos durante cada singladura⁹. Esto no quiere decir que otros temas estén vedados, tendremos mucho tiempo para cumplir tu misión inicial en este barco.

La palabra “inicial” sonó con fuerza en los oídos del joven quien intuyó que este podría ser solo el comienzo de una serie de travesías. La idea le gustaba, sin embargo, no quiso entusiasmarse aún, seguro todo dependería del resultado de esta primera experiencia.

–Estimado amigo –continuó el capitán, en esta primera parte conversaremos específicamente sobre aquella información a la que tuve acceso en uno de mis viajes al Perú, al interior de una biblioteca ubicada en La Punta, Distrito del Callao¹⁰.

la palabra picasal corresponde al obrero que tiene como tarea picar la sal de la embarcación. En cualquier caso el golpe permanente en las cubiertas de los barcos es una constante durante las faenas de mantenimiento.

⁹ La palabra singladura es de uso común en el ámbito naval, de acuerdo con el Diccionario de la Real Academia de la Lengua es el intervalo de 24 horas que empiezan a contarse desde las 12 del día.

¹⁰ La obra: “Historia Marítima del Perú”, sobre la cual se basa gran parte de este libro fue analizada por el autor en el año 2017 en la biblioteca de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, cuando se desempeñó como instructor asesor en este prestigioso instituto de la Marina de Guerra del Perú; fue la primera experiencia de un oficial ecuatoriano en estas funciones como parte del proceso de integración entre el Ecuador y Perú.

Sucedió algo interesante en dicho viaje –comenzó a relatar el capitán–, mi intención inicial, como cualquier visitante que busca conocer un poco más de un país al que arriba¹¹, era conocer más profundamente la historia del Perú; así que empecé a hojear la colección de Historia Marítima del Perú, y encontré mucha información sobre el Ecuador, así que emprendí la tarea de revisar toda la colección en el tiempo disponible. Varios tomos voluminosos llenos de historia pasaron por mis manos, de los que rescaté aquellos aspectos relacionados a nuestro país, con la conciencia clara de que era una perspectiva de los autores de dicho país. Al fin y al cabo, la Historia, al igual que todo lo que escribe el hombre, siempre tendrá un sesgo propio, el cual hay que saber identificar al momento de analizar para evitar conclusiones erróneas; así que, querido amigo, no saques conclusiones, disfruta lo que conversemos, profundiza en lo que tengas dudas, aplica tu competencia en el manejo de la información.

El joven miraba a Tomás y se sentía identificado con ese deseo de profundizar en la historia marítima del Ecuador. Se imaginaba al capitán en una biblioteca, absorto con la lectura y soñando con que sus apuntes fuesen conocidos por los jóvenes, los adultos, las personas en general, intentando entregar a todos una historia fácil de leer, sin complicaciones, lo más amena posible pero lo suficientemente seria como para contribuir de alguna forma con la conciencia marítima ecuatoriana. Tarea difícil, pensó.

–Lo único que te expondré en estas conversaciones –recalcó Tomás, son apuntes tomados de esta experiencia: la verdadera investigación histórica, la profunda, aquella de sustancia, no me

¹¹ Para Ling Yu Tang, en la Importancia de Vivir, “un buen viajero es el que no sabe a dónde va, y un viajero perfecto es el que no sabe de dónde viene”, por tanto, perderse entre la cultura del pueblo, entre su historia es una parte importante del viajar.

pertenece, corresponde a los autores de ese gran proyecto plasmado en la colección “Historia Marítima del Perú”.

–Entiendo, Señor –respondió el joven–, me imagino que fue una tarea ardua leer los textos, encontrar lo relacionado al Ecuador y luego tomar los apuntes.

–En realidad, lo complejo fue encontrar la forma de que estos apuntes se conviertan en un texto fácil de leer, para que quien los reciba se interese en ellos.

–En la práctica, mi presencia en este barco, **Valdivia**, es una casualidad que le permitirá cumplir con esa finalidad –dijo con voz suave el joven, casi hablando para sí mismo.

–No existen casualidades en la vida, mi estimado amigo –respondió el capitán, al tiempo que sonreía mirando hacia el horizonte.

Estas últimas palabras evidenciaron que la presencia del joven en el barco no era casual, que su misión final no era otra que convertirse en un instrumento para entregar de una forma abierta, a todo posible lector, varios apuntes que contribuyan a entender la relación del Ecuador con el mar a través de la Historia, a fomentar esa conciencia marítima, tan fácil de mencionar, pero tan difícil de alcanzar.

EL ZARPE

El zafarrancho de zarpe había finalizado ya hace un par de horas¹², en la cámara se encontraba el capitán, quien tenía entre sus dedos varias hojas de papel, en una de las cuales se leía: “Los primeros puertos”. Por un momento sonrió sin pronunciar palabra, pues había tanto por conocer que la misma palabra “zafarrancho”, tan empleada en el medio militar e incluso civil, tenía su propia historia; para Martínez (2015), su origen estaba en la contracción de dos palabras: zafar y ranchos; la primera, obvia, hacía relación a la acción de soltar y “ranchos” estaría, de acuerdo a dicho autor, relacionado con el equipaje que se lleva en los viajes, denominado como impedimenta y que incluía, entre otros, a las mesas, camas y varios elementos que debían retirarse de dentro de los barcos antiguos para utilizar los cañones y combatir.

Dejando sus pensamientos de lado, el capitán empezó un dialogo con el joven.

–Al inicio del Tomo III, Volumen I, de la Historia Marítima del Perú, se introducen antecedentes muy curiosos relacionados al Siglo XVI, sobre mitos, la flora, fauna y situación de algunos puertos de nuestro país, que procedo a contarte.

–Para situarnos en la época –dijo el capitán–, vale la pena indicar que antiguamente, se aceptaba la existencia de cinco continentes: Asia, África, Europa, Catígara y la Atlántida. Cada uno de ellos con sus propias características y orígenes etimológicos, por ejemplo, Asia era el continente principal, de acuerdo a mapas antiguos; el nombre de África provenía del latín *africus*, que

¹² Los zafarranchos son utilizados en las unidades navales para organizar las actividades que deben desarrollarse para cumplir una tarea específica, en el campo administrativo, operativo y ante emergencias.

significa Viento del suroeste, divinizado en la antigüedad; Europa, de Erebus que en antigua lengua querria decir Tierra de Occidente; Catigara, situada al Sur del Océano Índico, era considerada como una prolongación de Asia y África; finalmente, la Atlántida cuya existencia no estaba demostrada y que, hasta el siglo XVI, para muchos, había desaparecido por una catástrofe, evento que se habría mantenido en la memoria de autores antiguos como Las Casas, López de Gómara, Sarmiento y otros¹³.



Figura 4. Maris Pacifici, primer mapa impreso del Pacífico. Bajo la Nao Victoria se lee: «Fui la primera en navegar alrededor del mundo por medio de velas, y te llevé a ti, Magallanes, líder, primero a través del estrecho. Navegué alrededor del mundo, por lo tanto, justamente me llamo Victoria, mis velas eran mis alas, mi premio era la gloria, mi lucha era con el mar». Ortelius, A. (1589).

¹³ La base de lo descrito en este párrafo se encuentra en la introducción del libro *Historia Marítima del Perú*, Tomo III, Vol 1, cuyo autor es el Dr. José A. del Busto Duthurburuse.

Alberto miraba el entusiasmo con el que el capitán inició este diálogo. Hablaron de aquellos continentes, de su historia, de la influencia que cada uno tenía, de la forma en que sin existir siquiera la palabra Geopolítica podría decirse que ella ya estaba presente en el mundo¹⁴. Esa relación espacio-poder, es acertadamente desarrollada en el libro del General Paco Moncayo “Geopolítica, espacio y poder”, un texto extremadamente útil para quien se inicie en este ámbito y un referente en el país sobre este tema.

Sin embargo, la noche había llegado. Quedarían aún, para una siguiente singladura, algunos mitos de aquellas épocas en tierras de la costa ecuatoriana.

Pero cuando estaban despidiéndose la conversación volvió a encenderse, y esta vez apasionadamente: ambos comprendieron que, al término de este viaje, ninguno de los dos sería el mismo, tenían diferentes perspectivas y cada cual estaba dispuesto a hacer prevalecer la suya.

Al capitán le impresionaba la vehemencia con la que Alberto defendía a la Armada como institución, pues para el joven ese era el principio y fin de la visión marítima nacional; sin embargo, Tomás no encontraba la forma de hacerle comprender que, aunque él también amaba a la Armada, estaba convencido que sin proyección de los intereses marítimos nacionales, sin visión marítima de la Geopolítica estatal, sin el entendimiento real de la importancia del mar para el presente y futuro del Ecuador, jamás se tendría una Armada como la que el país necesita; por tanto, para el capitán, no era suficiente el amor por la institución, la pasión por defenderla; se

¹⁴ Para Sven Holdar (citado por O’Loughling, 1994), el sueco Rudolf Kjellén, con influencia de Friedrich Ratzel, fue quien definió inicialmente la Geopolítica, en el año 1899, en la revista geográfica sueca *Ymer*.

necesitaba realmente trabajar con visión estratégica en la cultura marítima nacional.

Tomás leyó al joven un texto, lo había encontrado en un borrador de lo que fue el inicio de la construcción de la Estrategia Marítima Nacional, que de alguna manera sintetizaba lo que para él era la visión marítima de la Geopolítica ecuatoriana.

–El Ecuador cuenta con una gran oportunidad para generar un futuro mejor para sus ciudadanos –empezó la lectura el capitán– un gran potencial que, si es aprovechado adecuadamente, permitirá el desarrollo económico y social del país. Esta oportunidad se basa en el mar y solo se necesita la voluntad nacional para cuidarlo, protegerlo y usarlo responsablemente. Una visión estatal que entienda que existe un gran espacio, sin límites físicos, que se convierte en inicio y fin de las actividades que realizan los ecuatorianos para expandir su economía, su influencia regional y mundial, es la visión marítima que requiere el Ecuador para su Geopolítica, entendida como Oceanopolítica; una visión que, transformada en acción, busca la proyección de los intereses marítimos, su preservación y seguridad para beneficio de su pueblo.

–Pero sin dejar de lado su conservación –dijo Alberto; y el capitán lo aceptó. Aunque no era un tema al que él daba mucha importancia, de tantas veces que lo había mencionado el joven esa noche, lo empezó a aceptar. Aunque, sin duda, era difícil para él, que no en pocas ocasiones vio con desconfianza el accionar de algunas organizaciones que se decían defender la naturaleza y que, al final de cuentas, buscaban sus propios beneficios, o al menos eso pudo evidenciar.

Con esta lectura y reflexiones terminó la plática. A Alberto, aquellas palabras le acompañaron un par de horas durante la noche:

era más consciente de que el espacio geográfico en el que se proyectan los intereses marítimos estatales tiene un alcance global, y en ese gran espacio marítimo lleno de oportunidades el Ecuador debe tener una capacidad de gestión adecuada que le permita aprovechar responsablemente sus beneficios y, obviamente, tener la capacidad de brindar la seguridad necesaria.

Por su parte, Tomás Acevedo, el viejo capitán, ya en su camarote, sacaba de entre sus libros un boleto de entrada al Encounter Ocean Odyssey de New York. En ese lugar, hace ya algunos años, había firmado un compromiso simbólico de preservación de los ecosistemas marinos, lo había olvidado, pero la conversación de esa noche lo trasladó a aquel día y renovó su compromiso con el planeta. Los recuerdos de aquel lugar, los efectos especiales en el suelo, verse sumergido virtualmente en el fondo del mar, hizo que suavemente se entregue a un profundo sueño.

UN MITO

El joven tenía muchas interrogantes, sin embargo, no existía la confianza suficiente con el capitán como para consultar todo lo que llegaba a su mente. En Internet encontró un importante aliado: profundizó en varios aspectos, abordó el tema de la Atlántida, se interesó en conocer los antecedentes de algunos de los cronistas a los cuales se hacía mención en los apuntes del capitán; por ejemplo, conoció quién era López de Gómara, cuyo nombre lleva una calle de la ciudad de Quito, en el sector de La Vicentina¹⁵. ¡En cuántas ocasiones había visto nombres de calles de los cuales ni siquiera conocía su origen! –Existen tantas cosas por descubrir –se dijo a sí mismo.

Le interesaba mucho conocer la forma en que inició dicho proyecto, y aunque en ocasiones el joven únicamente lo miraba y escuchaba, la agudeza del capitán generalmente le permitía dirigir su conversación hacia lo que el joven quería escuchar. Poco a poco, se evidenciaba que eran más parecidos de lo que ambos pensaban, o probablemente querían.

–Como había mencionado antes –dijo el capitán; la intención inicial fue la de conocer un poco más de la historia del Perú, aprovechando el tiempo que podría permanecer en ese interesante país, sin embargo, en el primer capítulo de la obra¹⁶, apareció como una revelación el título: “Los gigantes de Santa Elena”. Fue en ese momento que empecé a hojear todo el extenso libro y uno tras otro

¹⁵ Para de la Casa y de Marco (s.f), López de Gómara, cronista español inicia su labor en 1545 y su obra de mayor trascendencia es la Historia General de Indias. De acuerdo con los autores antes mencionados es considerado como uno de los primeros cronistas del descubrimiento y conquista de América.

¹⁶ Debe indicarse que este primer capítulo no corresponde al primer tomo de la obra, estos apuntes inician, como se ha indicado, en el tercer tomo, sin un orden preestablecido sino respetando únicamente la forma en que empezó este proyecto.

aparecieron datos relacionados a lo que actualmente es nuestro país, y que para aquel entonces era considerado como parte del Mar del Sur.

Los gigantes de Santa Elena



Figura 5. Restos expuestos en el Museo Paleontológico de Megaterio. Ministerio de Turismo del Ecuador (2018).

—De acuerdo con esta obra de Historia Marítima¹⁷, el cronista español Diego de Trujillo¹⁸ habría estado de paso por Puerto Viejo y Manta —se sobreentiende que se trata del actual Portoviejo—

¹⁷ Lo relacionado a los Gigantes de Santa Elena está basado en lo descrito en las páginas 49 a 54 del libro Historia Marítima del Perú, Tomo III, Vol 1.

¹⁸ Diego de Trujillo es un cronista español nacido en Trujillo en 1505 y que fallece en el Cusco en 1575; es pertinente indicar que interpretando lo indicado por Pease (1992), en los escritos de Trujillo existen exageraciones, que deben ser tomadas en cuenta durante su lectura.

desde donde habría salido hacia Santa Elena, sitio en el que existirían huesos de gigantes. Aunque sobrenatural e inentendible para la época actual, parece ser que, en aquel tiempo, estaban convencidos de la presencia de estos gigantes en el sector de la actual península de Santa Elena, pues no es la única referencia al respecto, ya que se menciona que en el año 1543 aparecieron osamentas gigantes en el sector de Puerto Viejo. En este punto vale la pena indicar que Pedro Cieza de León, habría anotado: "...y porque en el Perú hay fama de los gigantes que vinieron a desembarcar a la costa en la Punta de Santa Elena...".

Es evidente, sin embargo, que nada tenía de sobrenatural la existencia de esas osamentas, de acuerdo con lo que se indica en el mismo libro, seguramente serían pertenecientes a mamíferos fósiles extintos.

Quién sabe si aún en la actualidad en dicha Península puedan existir elementos arqueológicos por descubrir, sería interesante profundizar un poco en aquello.

Mientras decía esto, la mente de Tomás se trasladó momentáneamente al Museo Larco de la ciudad de Lima¹⁹: lo había visitado y le parecía extraordinaria la obra realizada gracias al empeño por rescatar la evidencia arqueológica de su país. Más allá de todos los objetos que contenía el museo, era destacable el esfuerzo desplegado por su fundador para hacer realidad una idea en pro del conocimiento y difusión de los orígenes de su país.

Al mismo tiempo, Alberto, el joven marino, recorría con su mente los museos que había visitado en el Ecuador y sintió un tanto de remordimiento por no haberlo hecho con más entusiasmo.

¹⁹ El museo Larco, fue fundado en 1926 y está en la ciudad de Lima, en donde se exhiben muestras de 3000 años del Perú Precolombino.

Existían muchos en Guayaquil, Quito, Cuenca y en todas las ciudades, pero no eran lugares adecuadamente difundidos en el país; faltaba mucho por hacer en este sentido, a la vez que se preguntaba cuántos museos había visitado en los últimos años.

Le intrigó mucho el tema de los gigantes, tomó entre sus manos a su compañera electrónica, su *tablet* y encontró entre sus libros electrónicos información sobre Gilgamesh y Enkidu, de la mitología sumeria; los Jotún, de la mitología Nórdica, además de un mapa antiguo relacionado a la mitología griega que ubicaba a la región Hiperbórea, habitada por gigantes. Mirando al horizonte por una claraboya pensó en el Ecuador y su tierra de gigantes, allá en la península de Santa Elena, en donde habitaban seres enormes que esperaban ser descubiertos.

Pensó en lo importante que era todo aquello: ¿cómo podían los ciudadanos de un país vivir alejados de su historia, de su cultura y pretender tener identidad, y acaso alcanzar conciencia marítima sin conocer dicha historia?

Llegó a la conclusión de que el Ecuador vivía de espaldas a su historia, y esto, junto a un sistema educativo deficiente, se convertía en el mejor escenario para repetir de forma continua errores trascendentales que incidían en la administración del Estado; una administración generalmente presidida por autoridades indignas de la confianza depositada por su electorado, el cual mayoritariamente ignorante y manipulado al final se constituye en víctima de dichos gobernantes, con la complicidad de quienes tuviesen posibilidad de al menos, levantar su voz para detener esa deplorable gestión.

A la mente del joven llegaban los recuerdos de aquella pandemia que evidenció las deficiencias del sistema de salud del Estado y la forma en la que muchos ecuatorianos fallecieron víctimas no solo de la pandemia sino de otros males mayores como la corrupción.

En este punto se detuvo, sabía que habría otra oportunidad para tratar estos temas; hoy le correspondía avanzar con el reto que tenía por delante: contribuir al encuentro de la historia²⁰.

En su rostro se dibujó un gesto, con un cierto reproche, pues le interesaba la historia del Ecuador, su historia marítima, sin embargo, podía contar con los dedos de sus manos las veces que había visitado un museo tan relacionado a la historia naval como el Museo Memorial Cañonero Calderón, en donde se recoge un hito de la historia de la Armada del Ecuador.²¹

El joven Alberto Moreira tomó su teléfono celular y miró dos fotografías, una antigua y una actual de aquel Cañonero Calderón.

²⁰ De acuerdo con la página web del Ministerio de Patrimonio y Cultura, dicha entidad cuenta con 15 museos y centros culturales a nivel nacional. Más información en la página <http://www.museos.culturaypatrimonio.gob.ec/redmuseos/>

²¹ En la página web de la Armada del Ecuador, https://www.armada.mil.ec/?page_id=49534 se exponen videos con los contenidos de los museos navales.



Figura 6. Crucero Cotopaxi que posteriormente se denominaría Cañonero Caderón y actualmente es el Museo Memorial Cañonero Calderón. Fotografías de cortesía de la Srta. Mg. María José Arrieta, guía del museo.

ALGUNOS PUERTOS Y LOCALIDADES

Había ya finalizado el primer día de navegación y, en la mente del joven, lo conversado por el capitán no tenía orden. Era demasiada información y se dio cuenta que no sería tan fácil plasmar en un papel lo tratado, posiblemente se estaba enfrentando a los mismos demonios internos con los cuales luchó el capitán en su búsqueda por exteriorizar este conocimiento.

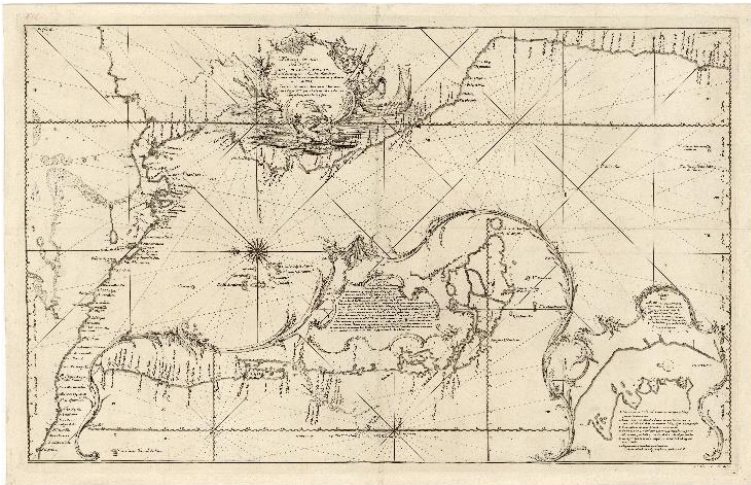


Figura 7. Carta del Mar del Sur de 1744. Se describe: “Construida por las mejores noticias de los Pilotos de ella, y las más exactas Observaciones Astronómicas y Náuticas el Año de 1744”. Fuente, V. (s.f)

Entre sueños recordaba lo último que le dijo el capitán sobre algunos puertos y sitios descritos en aquellos libros de Historia Marítima²², los cuales habían surgido en el siglo XVI, de acuerdo con

²² Lo relacionado a los Primeros Puertos está basado en lo descrito en las páginas 327 a 374 de uno de los libros de Historia base de estos apuntes. Historia Marítima del Perú, Tomo III, Vol 1.

la versión de varios cronistas e historiadores. En sus respectivos camarotes el capitán y el joven oficial repasaban esos apuntes:

QUIJIMIES

Relacionando la información, Quijimies como se lo describe, sería el actual Cojimíes de la Provincia de Manabí, y, sobre este sector, Pedro Cieza de León, habría escrito textualmente: “Entre estos dos cabos opuestos salen a la mar cuatro ríos muy grandes, a los cuales llaman los Quiximies; hácese un puerto razonable, donde las naos²³ toman agua muy buena y leña”.

Esta Comarca habría sido rica en manglares y ciénegas²⁴, lo cual es corroborado por Miguel Cabello Valboa²⁵, quien indica “Llégase tras este río las sierras y latísimas bocas de los quiximies ynformados por sus espesos bancos y arenosos vagios...²⁶”

Este sector habría tomado renombre de acuerdo a Antonio de Herrera y Tordesillas²⁷, porque “ciertos negros que se salvaron de un navío, que dio al través, se juntaron con los Indios, i han hecho un pueblo”, este escrito sería corroborado por otro autor,

²³ De acuerdo con la obra de Eberez (1994), al final de la Edad media la nao era una embarcación conocida, actualmente asociada para muchos hispanohablantes con la expansión marítima de España.

²⁴ Sector pantanoso de poca profundidad y abundante vegetación.

²⁵ Miguel Cabello Valboa fue un cronista español, poco conocido pero elogiado por el historiador Jacinto Jijón y Caamaño. Nació en Málaga en 1535. Estuvo en Quito en 1574 y escribió en 1581 la “Verdadera descripción y relación de la provincia y tierra de Esmeraldas”.

²⁶ En las citas textuales se ha procurado mantener la ortografía de la época.

²⁷ Antonio de Herrera y Tordesillas fue un cronista y escritor español nacido en 1549. Autor de una obra sobre la conquista de América, constituida por crónicas organizadas en textos que cubrían periodos de diez años en donde se relataban los sucesos de la conquista desde 1559 a 1583 y que, de acuerdo con algunos estudiosos del tema, habrían sido realizadas para crear un registro favorable para el Rey Felipe II. (Tambella, 2013).

denominado El Judío Anónimo, que habría mencionado a esta región como “La costa de los mulatos”.

Este autor, de acuerdo con Durand (1956), habría sido de origen holandés y escribió la obra “Discrisión General del Reyno del Piru en particular de Lima”. Al respecto, Palacios (2012) lo ubica en el Perú entre 1605 y 1615, de acuerdo con datos extraídos de eventos históricos ocurridos en aquellos años, específicamente el terremoto de Ica y la respuesta de la Real Armada Española para evitar la llegada del corsario holandés Spielberg al Callao.

Casi dormido, el joven revisó, aunque sería más adecuado decir que soñó, con lo último que pudo leer en ese día.

Un barco de transporte que viajaba de Panamá a Lima tuvo grandes problemas a causa de un fuerte temporal, corría el mes de octubre de 1553 y, de acuerdo a Martínez-Labarga (1997), traía en su interior “17 negros y 6 negras” (p.1); el barco habría zozobrado y estas personas, bajo el liderazgo de Alonso de Illescas, se internaron en la selva iniciando un mestizaje no exento de problemas con los nativos de la zona²⁸. Al respecto, esta autora indica que para 1560 habrían sobrevivido solamente siete hombres y tres mujeres de raza negra, quienes darían origen a la denominada por algunos contemporáneos como “República de los Zambos”: mezcla de la raza india y negra en la provincia de Esmeraldas. Analizando la información de Antonio de Herrera, corroborada por el autor denominado El Judío Anónimo, aproximadamente para el año 1605, es decir 52 años después de su llegada, este proceso estaba ya consolidado, habiendo encontrado Martínez-Labarga (1997) textos

²⁸ Este primer encuentro habría sido en una localidad llamada Pidi. Cabe destacar que de acuerdo con Labarga (1997) Pidi es el nombre de la localidad, sin embargo, en otros escritos consultados, se indica a Pidi como el nombre de la comunidad, “los indios Pidi”.

en los que se indica que la población de zambos era superior a cincuenta personas.

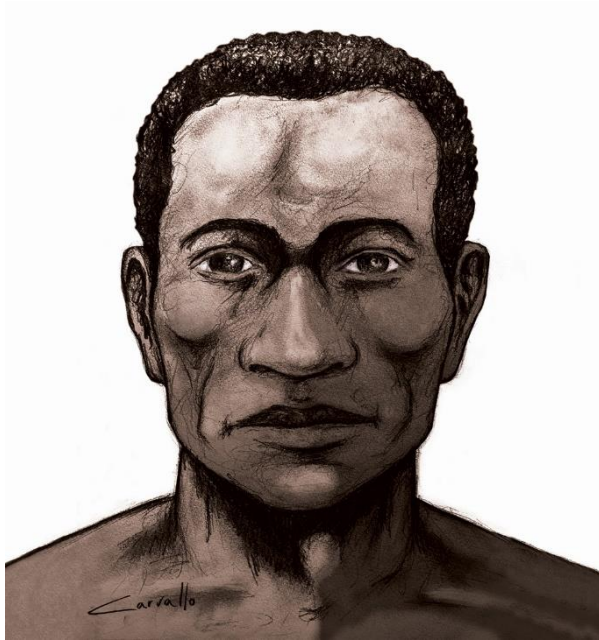


Figura 8. Alonso de Illescas. Presidencia de la República del Ecuador (s.f).

PASAO

Herrera y Tordesillas, en su descripción de las Indias habría escrito: “Passao..., i de él i del Río Santiago, comenzó la Governación del Marqués D. Francisco Pizarro: i por ser esta tierra tan vecina a la línea equinoccial...”. Sobre los habitantes de estas tierras, Garcilaso Inca de la Vega, habría mencionado determinadas costumbres y condiciones que influyeron para que el Inca Huayna Cápac desistiera de controlarlos; de igual manera, Agustín Zárate,

indicando “...clavadas muchas cabezas de indios que con cierto conocimiento las consumen hasta quedar como un puño”.

Lo anteriormente relatado genera interrogantes que sería interesante ampliar sobre cuán difundida estaba en nuestro territorio la práctica de la “Tzantza”: reducción de cabezas, la misma que generalmente se atribuye a ciertas tribus de la región amazónica. Es pertinente indicar que de acuerdo con Hampe (1991), Zárate, contador general del Perú cumplió funciones también en Quito alrededor del año 1546 y fue considerado en su época como una eminencia en temas hispánicos, por lo que su versión sobre los habitantes del sector podría ser considerada como una buena referencia.

Estos escritos los leía el capitán a solas en su camarote. No había encontrado información que vincule a estas poblaciones de forma directa; sin embargo, se interrogaba sobre el nivel de relacionamiento de los pueblos de nuestro territorio actual. Aunque, sin tener ningún sustento, se atrevía a imaginar pobladores que desde la costa atravesaron las montañas y se internaron progresivamente en la selva para huir de los sucesivos procesos de conquista que tuvieron estas tierras y, por qué no, pensar que posiblemente los pueblos “no contactados” de nuestra Amazonía actual son producto de ese proceso iniciado hace cientos de años: una travesía que se inició en el mar y encontró en la selva su último refugio.

–Son los verdaderos dueños de estas tierras –dijo el capitán en voz alta.

Era obvio que esto no lo podía incluir en las conversaciones con el joven, pues eran tan solo especulaciones, pero tampoco podía

dejar de pensar en aquello y en la necesaria preocupación estatal por el cuidado de estos habitantes de nuestro país.

CARAQUES

Se menciona esta localidad como un lugar de desembarco obligado para dirigirse a Puerto Viejo, forma en la que se le ha conocido a la actual ciudad de Portoviejo.

Uno de los cronistas españoles que nombra a esta localidad es Miguel Estete, cuyos escritos se publicaron en 1534. Estete, originario de Santo Domingo de la Calzada y parte de los hombres que participaron en la batalla de Cajamarca al servicio de Pizarro (De Martín, 2013). Este cronista, de acuerdo a los apuntes recopilados por el capitán habría escrito que el Gobernador Francisco Pizarro, “llegó a un brazo de mar salado que será una legua de ancho que se puso nombre la Bahía de Caragues porque así se llama la provincia donde él sale”, pero existiría una cierta contradicción en cuanto al nombre pues Herrera, otro cronista de la época mencionaría la Bahía de Cará “que es antes del Puerto Viejo, un grado de la equinoccial al sur”. Independientemente de este detalle relativo a la exactitud del nombre con el que se le conocía, es evidente que la actual Bahía de Caráquez era ya conocida para aquel entonces.

MANTA

De acuerdo a la información encontrada en la Colección de Historia Marítima, fuente principal de este trabajo, Manta era una playa tropical con algunas decenas de cabañas, cuyos pobladores vivían luchando contra las condiciones malsanas resultantes del clima caluroso, a tal punto que se indica que el clima, los insectos y enfermedades eran tan adversos que los únicos que habitaban el sector eran naturales pintados la cara y un grupo de españoles que la mayor parte del tiempo pasaban en Puerto Viejo, siendo por tanto

considerado como un puerto con demasiados inconvenientes para convertirse en centro de comercio.

En cuanto a la fisonomía y costumbres de sus pobladores se indica que eran de rostro tatuado y color muy “subido”, que cada vez que llegaban los navíos al sitio salían en piraguas a comercializar sus productos. Uno muy apetecido por los españoles era ciertas torta bizcochada que se señalaba como el mejor pan de maíz que se comía en las Indias.

Esta lucha entre el instinto de comercio del pueblo frente a un medio ambiente hostil da una idea clara de lo que han tenido que superar los originarios habitantes de este pujante puerto para llegar a construir lo que es la actual ciudad de Manta, sin embargo, hay otro dato interesante.

La voz del Capitán resonó en sus sueños y el joven despertó, se asomó a la escotilla de su camarote y, mirando el mar, recordó lo último que le había conversado su compañero de viaje y poco a poco volvió a dormir.

El renombre de Manta, de acuerdo con Pedro Gutierrez de Santa Clara, se debería a que sus naturales “tuvieron por diosa a una esmeralda de grandor de un huevo de ausar²⁹, la cual los españoles llamaron La Huérfana, porque no había otra piedra como ella en toda la tierra”, esta piedra jamás habría sido encontrada por los conquistadores. Esta información es corroborada por Herrera, de origen español, nombrado en 1596 como Cronista Mayor de Indias, reconocido por su narrativa, adecuada cronología, lenguaje claro y orden en la descripción geográfica (Cuesta 2007), quien habría escrito: “En este Distrito está el Pueblo de Manta, a donde han acudido grandes riquezas de la tierra adentro; i se tiene que aquí hai Mina de las Esmeraldas, que son las mejores de las Indias...”.

²⁹ El ave en mención podría ser el ánsar común o ganso.

Esta última información es interesante, pues tiene relación con el origen del nombre de la ciudad y la provincia de Esmeraldas, precisamente ubicadas al norte de Manta.

CALLO

En los libros de historia marítima, en los que se basa buena parte de estos apuntes, se menciona un lugar denominado Callo. De acuerdo con lo narrado por Lope de Ayala, este sitio, ubicado navegando de Norte a Sur antes de la Punta de Santa Elena, para el año 1548 era un lugar habitado por pocos indios mencionados como encomendados; en algún momento, este lugar habría sido erróneamente identificado como Callao.

Por su parte, Pedro Cieza de León ubica el sector de la siguiente forma: “antes de llegar a esta punta hay dos puertos³⁰; el uno se dice Callo y el otro Zalango, donde hay naos que surgen y toman agua y leña”. Su nombre tendría origen en la palabra aborígen “lengua”, entendiéndose como una extensión de tierra que se adentra en el agua de mar. Por la descripción y ubicación, el sector corresponde al actual Puerto Cayo.

ZALANGO

De acuerdo con Rafael Loredó y Mendivil, historiador peruano (1892 - 1973), en un documento denominado Relación de Repartimientos de Puerto Viejo, se registra esta localidad como Colocongo, con una población de cincuenta indios³¹. Por su parte,

³⁰ De acuerdo a la descripción completa revisada, se refiere a la actual Puntilla de Santa Elena.

³¹ La falta de experiencia en la recolección de información, produjo en este caso, que el dato de la población que se indica no esté relacionado con una fecha específica, sería interesante acceder nuevamente a los libros base de estos apuntes para verificar

Cieza de León, aunque no describe el sitio, habría establecido su ubicación a medio día antes de la Punta de los gigantes, refiriéndose de esta forma a Santa Elena.

GUAYAQUIL

Sobre este puerto se menciona que fray Reginaldo de Lizárraga (1539 - 1609)³² –un dominico que habría desembarcado allí de joven para seguir hacia San Francisco de Quito– sería de los primeros en haber hecho una descripción minuciosa de él.

La adversidad del clima y su fauna habría impactado al dominico, quien, a más de relatar que es un lugar caluroso y ubicado sobre un cerro que recuerda a una silla de montar con un irregular trazado, establece la presencia en aquel entonces de culebras, ratones, sapos y otros animales, que convivían en el calor incómodo que junto a las lluvias atraían unos zancudos llamados “cantores”, que pican en la noche.

Sin embargo, es interesante destacar que, para este dominico, Guayaquil era un lugar famoso por sus astilleros. De acuerdo con estos textos, habría indicado que su madera abastecía incluso a Lima para vigas y columnas; por otra parte, en su extenso río Guayas crecía la ya mencionada y conocida en ese entonces zarzaparrilla, cuyos poderes curativos se los hacía extensivos a las aguas de este río.

Los sabores de su comida habrían sido otra de las razones por las que tenía fama este puerto: el pan de maíz, las carnes de ave

dicha fecha e inclusive establecer el lugar en el que se encuentra la “Relación de Repartimientos de Puerto Viejo” toda vez que mientras se procesaba esta información no fue posible encontrar el rastro de estos documentos, un trabajo que el historiador mencionado ya lo había realizado.

³² La fecha de nacimiento y muerte no corresponden a datos tomados de la colección de historia marítima del Perú, sino a investigación posterior. Durante esta investigación se pudo determinar que existen diferentes versiones y datos al respecto. Las colocadas en este texto corresponden a Caillet-Bois (1953).

y porcino junto a frutas que refrescaban a los viajeros, especialmente la naranja y la lima, así como otra que actualmente es conocida en el Ecuador pero que, de acuerdo con el libro investigado, no se encontraría hoy en las costas del Perú, la denominada “badea”³³.

“Huaiquil” como la denomina Fray Martín de Murúa, es descrita por Pedro de León Portocarrero como “...villa de españoles y de bon trato por mar y tierra, que de aquí llevan las mercaderías que vienen de Lima y otras partes a la ciudad de Quito. Aquí hacen grandes naves porque tienen mucha madera de cedro y roble...”

Este último punto de vista es corroborado por el carmelita Antonio Vásquez de Espinoza, un cronista que a pesar de su acuciosidad como viajero ha sido cuestionado porque algunos de sus textos los elaboró a su retorno a España cuando era parte del círculo de poder imperial, lo cual de acuerdo con Masilli y Cisternas (2010) restaría objetividad a su obra. Sin embargo, en el punto que interesa para los fines de estos apuntes, Vásquez menciona nuevamente la importancia de los astilleros de Guayaquil. De acuerdo a este religioso, este puerto no solo era reconocido por construir los mejores navíos del mundo, sino que sería la puerta de entrada del comercio hacia el Reyno de Quito y de salida de su oro. La madera de este puerto era utilizada también para la construcción de botes pesqueros, y transportada a Lima servía para la confección de puertas, ventanas y balcones por la fama de su cedro y roble.

Entre los productos que Guayaquil producía en aquellos tiempos están la jarcia³⁴, necesaria para la navegación a vela; además de cordeles, cuero para sillas de cabalgadura, zapatos de vaqueta, cobertores y colchas de algodón, así como tabaco y canela,

³³ Esta fruta en nuestro puerto principal aún es conocida y comercializada.

³⁴ Lo relacionado a este párrafo fue tomado de la página 494 de uno de los libros de Historia base de estos apuntes. Historia Marítima del Perú, Tomo III, Vol 1.

traída de Quijos, que era utilizada para elaborar dulces en Lima, aunque se menciona que existía canela de mejor calidad en Ceylán.



Figura 9. Vista de Guayaquil, ciudad nueva y vieja (1789-1794). Cardero, J. (1789-1794).

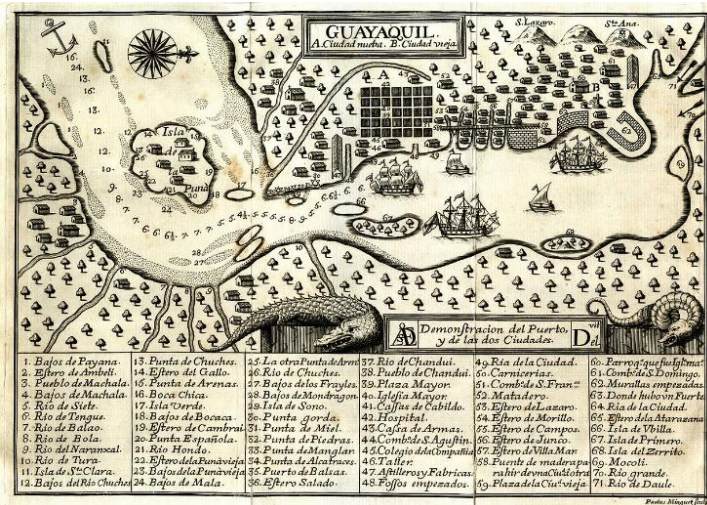


Figura 10. Plano de Guayaquil (1741). Ciudad nueva y vieja. Minguet, P. (1741).

El capitán recordó que tenía un trabajo pendiente, y con la ayuda de un viejo almanaque lo solucionó rápidamente; desconocía en dónde estaba aquella localidad, Ceylán, y encontró que era el nombre antiguo de Sri Lanka, lugar del que sería originaria una especie de canela.

LA PUNA

En algunos mapas aparecería este punto como Isla de Santiago, nombre aparentemente impuesto por Francisco Pizarro. “Lampuna”, como la mencionan algunos cronistas, tenía fama de abundancia y para Francisco López de Gómara, en aquella época, estaba llena de gente, ovejas y venados. Sus pobladores eran poseedores de instrumentos y herramientas de oro, regidos por un cacique muy famoso por su riqueza: Franciso Tumbalá; temidos en el sector por su fama de antropófagos y en disputa permanente con los habitantes de Tumbes. De acuerdo con Fray Martín de Murúa, este pueblo devoró a fray Vicente de Valverde en 1541, el primer obispo del Perú.

Esta isla habría sido un gran centro balsero, con un tipo especial de balsa confeccionada con cinco palos, unidos por dos travesaños, destacándose el hecho de que podrían ampliarse a siete o nueve palos, pero siempre en el medio, a manera de proa, un palo más grande, dando la apariencia de una mano extendida. Esta descripción no debe dejar de lado las grandes dimensiones que estas balsas habrían tenido, pues, en lo relatado por los cronistas, se indicaría que en algunas cabían cincuenta personas y tres caballos. Un detalle especial tiene que ver con el hecho de que se advertía a los españoles de la época a no utilizar estas balsas pues los lugareños desataban las balsas y como buenos nadadores sobrevivían al contrario de la suerte con la que corrían los conquistadores.

LAS PRIMERAS RUTAS MARÍTIMAS

La mañana llegó y sorprendió a Alberto escribiendo en sus apuntes todo lo que le había contado el Capitán: la información recopilada de aquellos textos de historia y aquella información sobre algunas localidades del actual Ecuador. Estaba a punto de detener su trabajo para pasar a la cámara al desayuno; no había dormido toda la noche, pero recordó lo último que estaba pendiente, lo relacionado a una erupción importante ocurrida en aquella época: en 1575 habría sido impresionante la erupción del volcán Pichincha, en Quito. Bernabé Cobo lo describía así: “llovió en tantas leguas, que alcanzó hasta la mar del sur, cuyas costas, por donde menos, distan más de cincuenta leguas de aquel volcán, donde a los que a la sazón navegaban por aquel paraje, les fue necesario alijar los navíos, de la mucha ceniza que les cayó adentro”³⁵. Detuvo su trabajo, salió a cubierta y fue hacia donde estaba el capitán.

—¡Buenos días! —saludó el joven marino al entrar a la cámara.

El capitán se encontraba sentado, mirando los adornos navales que le rodeaban. Desde que se inició como marino le fascinaron estos elementos que le transportaban por singladuras y vivencias que le acercaban al mar, parecía encontrarse en otro sitio, en otra época, así que el joven, sin querer interrumpir, optó por sentarse en silencio.

³⁵ La información sobre este terremoto se encuentra detallada en la página 413 de uno de los libros de Historia, base de estos apuntes: Historia Marítima del Perú, Tomo III, Vol 1. En cuanto a la medida que se menciona, la legua, era una medida poco exacta en aquella época, relacionada con la distancia que podía recorrerse en una hora, sin embargo, dependía si el trayecto se lo realizaba a pie, caballo, en carruaje, en grupo etc.

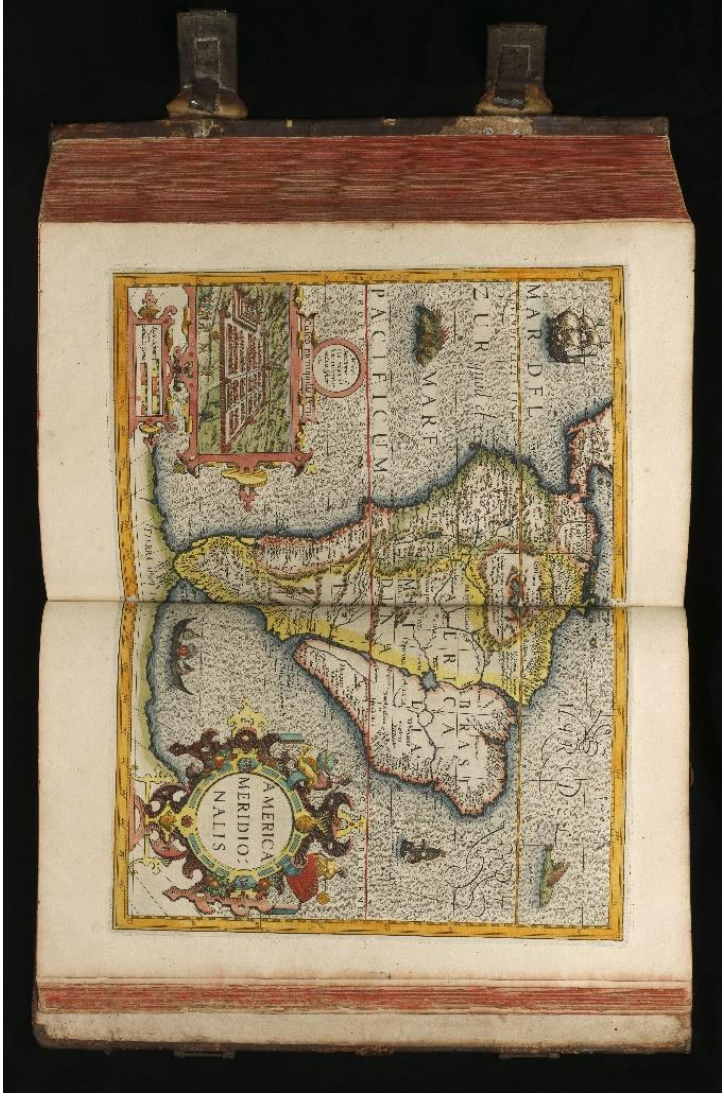


Figura 11. Gerardi Mercatoris Atlas, p. 362 (1613). University of Edinburgh.

–Mi joven amigo –dijo el capitán, no es fácil imaginar lo difícil de la navegación en aquellos tiempos de la conquista. Desde España se diseñaban rutas para venir a América y volver a España transportando aquellos tesoros que salían de las entrañas de esta tierra.

Con estas palabras se iniciaba un nuevo día de navegación, la noche había sido tranquila en el barco y el capitán se encontraba de buen humor, avanzaban con rumbo norte cerca de la Puntilla de Santa Elena, aquella a la que algunos cronistas la habían nombrado “La tierra de gigantes”. El capitán sacó otros apuntes y se los enseñó al joven, estaban relacionados con las rutas utilizadas por España para llegar a Lima.

–El Capítulo XII de aquellos libros de historia investigados, se titula “La Carrera de las Indias” y allí se describe la navegación hacia Perú. Querido amigo –dijo con énfasis y mirando a su interlocutor–, hay detalles que he tomado para describir lo que era en ese entonces esta ruta en el sector comprendido en lo que hoy es nuestro actual Ecuador³⁶.

Copié textualmente esta descripción que, de acuerdo con dicho texto, fue escrita por Pedro Cieza de León, léelo en voz alta y adéntrate en lo que era esta ruta en dicha época.

–La voz del joven empezó a escucharse con fuerza en la cámara y poco a poco los dos empezaron a navegar en aquellas aguas hacia donde estos apuntes los llevaban.

³⁶ Lo relacionado a la Ruta de Navegación al Perú, esta descrito en las páginas 472 a 481 de uno de los libros de Historia base de estos apuntes. Historia Marítima del Perú, Tomo III, Vol 1. Se incluye una copia textual de lo descrito en lo relacionado al actual Ecuador.

“...De aquí corre la costa al Sudeste hasta la bahía que llaman de Santiago, y hácese una gran ensenada, donde hay un ancón que nombran de Sardinias; está en el él el grande y furioso río de Santiago, que es desde donde comenzó la gobernación del marqués don Francisco Pizarro. Está quince leguas la Bahía de Punta Manglares, y acaece las naos tener la proa en ochenta brazas y estar la popa zabordada en tierra, y también acontece ir en dos brazas y dará luego en más de quince, lo cual hace la furia del río; más aunque hay estos bancos no son peligrosos ni dejan las naos de entrar y salir a su voluntad. Está la bahía de San Mateo en un grado largo; della van corriendo al oeste en demanda del cabo de San Francisco, que está de la bahía a diez leguas. Está este cabo en tierra alta, y junto a él se hacen unas barrancas bermejas y blancas también altas, y está este cabo de San Francisco en un grado a la parte del norte de la equinoccial. Desde aquí corre la costa al sudeste hasta llegar al cabo de Passaos, que es por donde pasa la línea equinoccial. Entre estos dos cabos o puntas salen a la mar cuatro ríos muy grandes a los cuales llaman los Quiximies; hácese un puerto razonable, donde las naos toman agua muy buena y leña. Hácense del cabo de Passaos a la tierra firme unas sierras altas que dicen de Quaue; el cabo es un tierra no muy baja, y vence unas barrancas como las pasadas...Saliendo, pues, de cabo de Passaos, va la costa al sur cuarta del sudeste hasta llegar a Puerto Viejo, y antes de llegar a él está la bahía que dicen de los Caraques, en la cual entran las naos sin ningún peligro; y es tal, que pueden dar en él carena a navíos aunque fuesen de mil toneles. Tiene buena entrada y salida, excepto que en medio de la furna que se hace de la bahía están unas rocas o isla de peñas; más por cualquier parte pueden entrar y salir las naos sin peligro alguno, porque no tiene más recuesta de la que ver por los ojos. Junto a Puerto Viejo, dos leguas la tierra adentro, está la ciudad de Santiago, y un monte redondo al sur, otras dos leguas, al cual llaman Monte Cristo; está Puerto Viejo

en un grado de la equinoccial a la parte del sur. Más adelante, por la primera derrota a la parte del sur cinco leguas, está el cabo de San Lorenzo, y tres leguas dél al sudueste está la isla que llaman de la Plata, la cual terná en circuito legua y media... El cabo de San Lorenzo está en un grado a la parte del sur. Volviendo al camino... va prosiguiendo la costa al sur cuarta del sudueste hasta la punta de Santa Elena; antes de llegar a esta punta hay dos puertos; el uno se dice Callo y el otro Zalango, donde las naos surgen y toman agua y leña. Hay del cabo de San Lorenzo a la punta de Santa Elena quince leguas, y está en dos grados largos; hácese una ensenada de la punta a la parte del norte, que es buen puerto... Desta punta de Santa Elena van al río de Tumbez, que está della veinte y cinco leguas; está la punta con el río al sur cuarta al sudueste entre el río y la punta se hace una gran ensenada. Al nordeste del río Tumbez está una isla, que terná de contorno más de diez leguas... Cerca de esta isla de la Puna está otra más metida en la mar, llamada Santa Clara...”³⁷

–Con esto termina el primer volumen de aquella obra –dijo el capitán.

En la cámara se escuchó un profundo silencio, interrumpido únicamente por el golpe de las olas en la estructura del barco. El capitán levantó su mirada, tomó un último papel que tenía sobre la mesa, se lo entregó al joven y dijo:

–Te comento que también fue interesante encontrar lo que para mí eran las primeras referencias al petróleo en nuestro país: se indica que su nombre primitivo habría sido “copey”, palabra posiblemente mexicana, utilizada para designar al aceite de

³⁷ Algunas palabras que podrían ayudar a mejorar la comprensión de este texto son: zabordar: varar o encallar en tierra; furnas: fracturas de las rocas inestables producidas por la fuerza de la erosión del mar.

piedra³⁸. Cieza de León habría sido el primero en hablar de unos “ojos de betún” en Santa Elena, al igual que fray Reginaldo de Lizárraga que menciona fuentes como de brea líquida en grandes cantidades, así como el jesuita Bernabé Cobo, sobre quien se indica habría escrito “...un manantial que hay de betún en el Puerto de Santa Elena, diócesis de Quito, adonde en la misma playa mana una fuente de gran abundancia con betún que los indios llaman copey, el cual es muy parecido en el color y espesura al arrope muy cocido...”. Se hace una aclaración en el libro, sobre la ausencia de más información por parte de los cronistas, en vista de que en los siglos XVI y XVII no se utilizaba el petróleo, aclarando que el carecer de nombre o de uso no implica que se niegue su existencia.

³⁸ Lo detallado sobre el petróleo, está descrito en la página 571 de uno de los libros de Historia base de estos apuntes: Historia Marítima del Perú, Tomo III, Vol 1.

LOS VIAJES DE CONQUISTA

La tarde llegaba con un inusual movimiento del barco. Las olas, poco frecuentes hasta ese día, batían con fuerza el buque. El joven cerró los ojos, quería sentir en el ambiente la fuerza del mar, ese mar que un día recibió a los conquistadores españoles, de cuyos viajes de conquista se trataban los apuntes sobre los cuales conversarían en la noche.

La amistad entre el joven y el capitán se forjaba paso a paso con cada conversación, las experiencias de este y la avidez por aprender de aquel se mezclaban en las extensas pláticas. Había un convencimiento mutuo de que el tiempo era crucial para tratar de recopilar los apuntes tomados de esos casi treinta libros de la Historia Marítima del Perú.

–Toma asiento y ponte cómodo –dijo el Capitán, mientras se apresuraba a ordenar los apuntes que tenía en su escritorio.

–Todo lo que tenemos y somos hoy es producto de un proceso evolutivo que inició hace muchísimos años –continuó diciendo, proceso que debemos conocerlo para entender nuestros orígenes e intentar en su momento comprender los diferentes fenómenos históricos que se han dado y visualizar aquellos que podrían presentarse a futuro. Inclusive desde una perspectiva geopolítica, es trascendental tener presente esas raíces y el camino recorrido por nuestro pueblo para construir un mejor Estado, por ello es relevante todo intento de rescatar esa memoria histórica.

Tomás se dio cuenta que estaba tratando temas que aún no quería abordar: la geopolítica y la oceanopolítica, asuntos que tanto le apasionaban y que requerían otro espacio y atención especial. Seguramente llegaría el momento. Por lo pronto, deseaba conversar

sobre los apuntes tomados, sobre lo que leyó en aquellos libros de historia.

Sin embargo, su mente se perdió por unos instantes soñando posiblemente en un futuro proyecto orientado al análisis de estos apuntes de historia desde una perspectiva geopolítica que evidencie los aciertos y aquellos aspectos que pudieron ser explotados para beneficio de lo que hoy es nuestra Patria. Sin embargo, en pocos segundos volvió a la realidad, había que continuar con esta travesía.

–Existen numerosos relatos de cronistas e historiadores del periodo de la conquista española que nos entregan su visión sobre la realidad de aquel entonces –empezó el capitán con entusiasmo; y digo, *nos entregan su visión*, porque seguramente mucho de lo que recibimos son interpretaciones de quienes lo escribieron.

Una de tus misiones al leer estos documentos es profundizar en cada tema, determinar el origen y situación general de cada uno de quienes se mencionan como autores de los diferentes textos que fueron tomados en estos apuntes, para así evaluar de alguna forma su veracidad, pero sobre todo adentrarte cada vez más en la historia.

Es por esta razón que me ha parecido importante mencionar a los autores primarios de lo relatado en esos textos; y en la mayoría de los casos su fin ha sido investigar por lo menos de forma general información básica sobre estos cronistas.

En el Volumen 2 del Tomo III, encontré información relacionada directa o indirectamente a lo que hoy es nuestro país. Abarcando, entre otros, al segundo viaje de conquista de Francisco Pizarro, el arribo de Tomás de Berlanga a las Islas Galápagos, así como el Descubrimiento del Río Amazonas, sobre los cuales conversaremos hoy.

EL SEGUNDO VIAJE DE FRANCISCO PIZARRO, LA BALSA DE SALANGO

Como ya casi era un ritual, la charla empezó recibiendo del capitán los apuntes que había tomado de aquellos ya conocidos libros de historia marítima que, aunque el joven nunca los había visto le eran ya tan familiares; su empastado café y hojas amarillentas descritas un sinnúmero de veces por aquel viejo marino, eran ya parte de su propia historia.

Sin embargo, aún existían muchas cosas por descifrar, como aquella escuadra y compás, tan repetidamente observadas por el joven en el entorno del capitán, símbolos que conocía, pero sobre los cuales aún no era el momento de conversar. Absorto aún en sus pensamientos el joven empezó a leer en voz alta estos nuevos apuntes.

De acuerdo con algunos cronistas, Francisco Pizarro estaba empeñado en bordear el mar del sur en agosto de 1526. Para ello había arribado al río de San Juan, en la actual Colombia. Varios botines producto del saqueo a pueblos nativos habían sido repartidos y la inclemencia del tiempo hacía mella en los conquistadores; tal era la situación que, de acuerdo con Pedro Cieza de León³⁹, Pizarro envió a Almagro a Panamá en búsqueda de más gente para el proyecto y al piloto Bartolomé Ruiz de Estrada, natural de Moguer, a continuar hacia la costa Sur.

El piloto Ruiz, cuando retornó de su exploración, indicó que había vencido la línea equinoccial en diciembre de 1526. Sin embargo, de acuerdo con Cieza de León, Ruiz llegó a Atacames y, posteriormente, el 18 de octubre de 1526, a un lugar que bautizaron

³⁹ Lo relativo al Segundo Viaje de Francisco Pizarro se encuentra en el Capítulo IV, del Volumen 2 del Tomo III de la Historia Marítima del Perú, páginas 85 a 112.

como San Lucas; pasando luego por Coaque, para luego cruzar por primera vez la línea ecuatorial en el Océano Pacífico, sin percatarse inicialmente de ello y continuando hacia Punta Illote y la Isla de Salango, desde donde emprende retorno para reunirse nuevamente con Pizarro.

Un hallazgo peculiar se habría producido en el sector de la línea equinoccial, descrito así por Cieza de León: “andando más adelante por la derrota del Poniente, reconocieron en alta mar... una vela latina del tan gran bulto, que creyeron ser carabela, cosa que tuvieron por muy extraña”, luego los españoles se darían cuenta de que se trataba de una balsa con velamen tripulada por indios. Durante la captura, varios indios se habrían lanzado al agua y otros permanecerían en la balsa en espera de los españoles.

De acuerdo con la descripción que se realiza, estos indios eran distintos a los conocidos por los conquistadores, aparentaban pertenecer a una cultura superior y entre la descripción se aprecia su forma de vestir propia de quien vive en el desierto. Los capturados habrían sido tres indios, muy jóvenes con quienes los españoles no podían comunicarse; sin entender lo que decían, en especial palabras repetidas varias veces como “guaynacapa” y “cuzco”. Son precisamente estos tres indios quienes luego de aprender la lengua española contarían a los conquistadores sobre la gran cantidad de oro existente y que ellos venían de un país dorado.

—Luego tuve la oportunidad de profundizar en este evento — interrumpió la lectura el capitán—, fue una casualidad, pues en un titular de prensa, en agosto de 2019, me enteré del fallecimiento de un historiador, el húngaro Ádám Szászdi, autor de importantes estudios sobre la historia del Ecuador, en especial, sobre la fundación de Guayaquil. Entre sus textos me llamó la atención uno titulado: “En torno a la balsa de Salango (Ecuador) que capturó Bartolomé Ruiz”, publicado en 1978.

–El texto introductorio de este autor –dijo Alberto, retomando la palabra– contiene la siguiente información que pone de manifiesto la importancia histórica de dicho encuentro, concordante con lo indicado en párrafos anteriores: “...Empero, Ruiz encontró en su viaje, algo fuera de lo común, nunca visto antes: una balsa provista de vela, cargada de ricas mercancías, y tripulada por gentes que más que indios, parecían berberiscos o canarios. Tal hallazgo iba a tener ulteriores consecuencias de magnitud insospechable, no solo para Pizarro y sus compañeros, no solo para los pueblos sudamericanos más allá de Punta Manglares, sino también para Europa y demás continentes. Desde el punto de vista de la historia económica, lo acontecido en los treinta y cuatro años anteriores parecerá insignificante en comparación con lo que seguirá al histórico encuentro entre balsa y navío” (Szászdi, 1978).

–Continúa –dijo el capitán. Como verás, hay otro hecho interesante en Atacames, al retorno de Almagro, que había partido a Panamá en búsqueda de gente y provisiones.

–Efectivamente –dijo Alberto, de acuerdo con Cieza de León, Almagro retornó de Panamá con hombres, caballos, armas, provisiones y con bonetes para obsequiar a los indígenas. Reunido con el resto de la expedición que había quedado con Pizarro, partieron hacia el sur y luego de peripecias que llevaron a los conquistadores al borde del hambre y la muerte, arribaron a Atacames.

Esta aldea tenía aproximadamente 900 casas, las mismas que a la llegada de los conquistadores se encontraban vacías, como alertando de la intención de atacar por parte de los nativos. Al llegar la noche, el contacto con la pólvora salva a los conquistadores de los ataques y los indios huyen dejando en el poblado una calma desconcertante, que evidenciaba que los conquistadores estaban siendo observados. Al respecto se indica que, de acuerdo al Archivo

General de Indias de Sevilla, Patronato 150-N3-R2, “los caciques estaban todos de acuerdo; sus espías no dejaban de mirar”.

El resultado de estas observaciones habría puesto en evidencia que existía gran discordia en medio de los conquistadores: soldados que pugnaban con retornar a Panamá, un Pizarro temido por su gente, dispuesto a continuar en su afán de conquista y Almagro, con menor influencia sobre los soldados, en continuas disputas con sus tropas, al punto de que el piloto Ruiz, y otros, tuvieron que intervenir para evitar un enfrentamiento entre Almagro y Pizarro cuando este último se habría puesto de parte de sus soldados en una discusión.

En estas circunstancias, la situación era clara, tanto Almagro como Pizarro deseaban proseguir, pero el verdadero jefe seguía siendo Francisco Pizarro y cuando dio la orden de continuar todos obedecieron, en búsqueda de nuevas tierras; aunque, para Cieza de León, todos los soldados estaban convencidos de que se encontraban dando vueltas en el mismo mar.

—¡Nada tan importante como el liderazgo y la disciplina en el mar!—dijo el capitán al joven, mirando en sus anotaciones un texto copiado de forma textual.

Según Cieza de León, cuando Almagro retornó nuevamente a Panamá por más provisiones llevó regalos y muestras de los frutos de la expedición, y los soldados habrían insertado en un ovillo de lana un texto para la esposa del Gobernador Pedro de los Ríos que decía “A señor Gobernador, miradlo bien por entero, allá va el recogedor y acá queda el carnicero”. Ese texto habría sido responsable de que se envíe a Juan Tafur, capitán del Gobernador, con la misión de que retorne con todos a Panamá.

Esta parte final de esta historia la podemos visualizar con un Pizarro enfurecido que traza una línea en el suelo con su espada

diciendo, de acuerdo a Pedro Sarmiento de Gamboa: “al Norte queda Panamá, que es deshonor y pobreza; al Sur, una tierra por descubrir que promete honra y riqueza; el que sea buen castellano, que escoja lo mejor”. Trece hombres cruzan la línea sobre quienes Pedro Cieza de León habría escrito “estos trece christianos con su capitán descubrieron el Perú”, el resto retornó en los navíos.



Figura 12. Los trece de la Isla del Gallo. Óleo sobre lienzo de Juan B. Lepiani (1864 - 1932), del Museo Nacional de Arqueología e Historia del Perú. Revista “Desperta Ferro” (2020).

–Tengo una duda –interrumpió el joven al capitán, ¿si el resto regresó en los navíos, ¿cómo continuaron su travesía los que quedaron?

–Bueno, en resumen –explicó Tomás, a ese grupo lo dejaron en una isla que después llamaron Gorgona, en la actual Colombia. Cabe indicar que Pizarro envió de retorno a Panamá a Bartolomé Ruiz de Estrada, a pesar de que había estado entre aquellos trece que cruzaron la línea, y es precisamente este personaje, conocido

como piloto Ruiz, quien retorna por sus compañeros a la isla Gorgona. Pizarro decide no retornar sino continuar con todos hacia el Sur.

–Avanzando en las experiencias de este segundo viaje de Pizarro, encontré otras referencias sobre lo que actualmente es nuestro país –dijo el capitán, mirando al joven marino y preguntándose hasta qué punto el joven comprendía la importancia de la historia y, sobre todo, si realmente estaba generando interés en él; al fin y al cabo, él comprendía lo difícil que podría resultar entregar información histórica de una forma amena para el lector.

El silencio llenó el espacio vacío creado por aquellos momentos en los que la imaginación trasladaba al joven y al capitán a otros tiempos y otros lugares.

–Continuemos –dijo el capitán, mirando los últimos apuntes sobre este segundo viaje.

Pizarro, con rumbo al sur, descubre una isla a la que llamaron Santa Clara, en donde encuentran un ídolo con tributos de oro y un recipiente de plata que, de acuerdo con lo indicado por los tres indios que los acompañaban y que ya habían aprendido el idioma, era una muestra de las riquezas que había en tierra firme.

Una balsa bastante grande es luego encontrada, a criterio de los conquistadores parecía un navío y estaba tripulada por quince guerreros de Tumbes que se dirigían a hacer la guerra a la isla Puná. Finalmente, cinco balsas de este tipo guiaron a los conquistadores hacia Tumbes, ciudad que maravillaría a los conquistadores y desde donde Pizarro continuó navegando hacia el sur hasta el 3 de mayo

de 1528, fecha en la que vira en redondo para retornar a Panamá⁴⁰, en donde, a pesar del impacto inicial por las muestras traídas de esas tierras lejanas, la oposición del Gobernador Pedro de los Ríos hizo que Pizarro, Almagro y Luque tengan que gestionar en España su próxima empresa. El designado fue Pizarro, quien habría llegado a Sevilla en 1528.

⁴⁰ El término virar en redondo se emplea para indicar el giro de una embarcación haciendo pasar la popa por la dirección del viento y provocando que la vela cambie bruscamente de banda; en este caso explica prácticamente la maniobra empleada para tomar un rumbo de retorno.

TERCER VIAJE DE PIZARRO

La noche había llegado casi de forma imperceptible. El tiempo parecía escaparse lentamente en cada conversación. El joven organizaba muy bien la información: recopilaba los apuntes del capitán, los registraba, ordenaba y empezaba a formarse una interesante carpeta que en cubierta negra tenía de título “Navegando por la historia”. El nombre lo había escrito a mano, y aunque estaba entusiasmado con su contenido, empezaba a preocupar al joven el futuro de esa carpeta y de esos apuntes. No podía perderlos, sin embargo, aún no sabía qué hacer con ellos. Era como un submarino que pretendía subir a superficie y aún no tenía la flotabilidad necesaria.

Sin casi darse cuenta, la mente de Alberto viajó a un submarino. Sus recuerdos lo habían llevado a un compartimento llamado “Central” y se observaba a sí mismo moviendo válvulas, abriéndolas y cerrándolas, disponiendo lo necesario para llevar al submarino a la superficie. Recordaba sonidos de bombas eléctricas en funcionamiento, aire a presión y sistemas que daban el marco ideal para generar una emoción única. La profundidad se incrementaba en lugar de disminuir y las miradas de todos centradas en sus decisiones hasta que finalmente sentía cómo, lentamente, el submarino empezaba a reaccionar y subía a superficie. Recuerdos de su época de ingeniero en el submarino que eran comprensibles solo para quienes habían optado por ser submarinistas. La siguiente introducción de un libro sobre submarinos entregaba una visión de estos marinos:

“Navegar en un submarino es vivir dos veces, es la caza, el acecho, la maniobra hasta cumplir el objetivo; una filosofía de trabajo que ha evolucionado a través de los tiempos, sin llegar a perder esa esencia, que convierte al submarino en un arma diferente y a su tripulación en seres especiales. Ellos eligieron vivir en un

medio artificial y convivir con el peligro, a sabiendas de que un error en tiempo de paz o de guerra puede costarles la vida, por lo que solo será submarinista aquel individuo a quien sus futuros camaradas puedan confiarle lo único que realmente poseen, su vida.⁴¹”

–Debe ser interesante lo que estás pensando –interrumpió el capitán con una sonrisa.

–Estaba subiendo a superficie –respondió con gracia el joven; y empezó a contarle algunas experiencias de su vida en los submarinos.

–Pues antes de iniciar una nueva inmersión –dijo sonriente el capitán– debo entregarte estos apuntes sobre el tercer viaje de Pizarro, donde encontré más información relacionada a nuestro Ecuador de hoy⁴².

El capitán, antes de entregarle los papeles, empezó a leerlos en voz alta: le gustaba esa práctica y una de las cosas que más añoraba en sus navegaciones era volver a casa y leer un libro en voz alta junto a Sofía, su esposa; costumbre iniciada en aquellas épocas de pandemia, que cambió en algunos sentidos la forma de vida del ser humano⁴³, y ellos no fueron la excepción. A su mente llegó la voz

⁴¹ Este párrafo corresponde literalmente al libro “Introducción a las Operaciones Submarinas” del mismo autor de la presente obra.

⁴² Lo relativo al Tercer viaje de Pizarro ha sido tomado de las páginas 117 a 179 del Volumen 2 del Tomo III de la Historia Marítima del Perú.

⁴³ La última revisión de este libro se inició en tiempos de pandemia por el COVID 19. Oportunidad para recordar a aquellos que partieron y reconocer el sacrificio de quienes estuvieron en primera línea para cuidar de sus semejantes.

serena y clara de Sofía Mendoza, su comentario inteligente y certero que iluminaba siempre en el momento preciso su vida.

Una vez superadas algunas discrepancias entre los conquistadores –leyó en voz alta el capitán, especialmente provocadas por los hermanos de Pizarro, y que tenían como origen la sed de riqueza, poder y codicia, Pizarro zarpa hacia el Sur desde Panamá, el 20 de enero de 1531.

La expedición llega a Atacames, en donde por necesidad de comida avanzaron hacia los Quiximíes. Este río es vadeado ante la perspectiva de encontrar alimento. El recorrido lo realizaron en balsas para evitar el ahogamiento de muchos de los conquistadores que no sabían nadar; sin embargo, lo único que este sector ofreció a los aventureros fue manglares y ciénagas que, de no ser por la presencia del Piloto Ruiz, quien llegó con provisiones, habrían cobrado la vida de algunos conquistadores.

En este punto surgió una controversia interesante entre el joven y el capitán, pues a Alberto le pareció poco interesante un detalle en el que el capitán quería profundizar, una parte del relato atribuido a Diego de Trujillo, sobre el consumo de cangrejos en este sector, los mismos que habrían sido venenosos y que habían provocado serias consecuencias a algunos de los conquistadores.

–Tendrá algo que ver con la necesidad de establecer la veda de cangrejos –interrumpió el joven con cierta ironía; pero la mirada de Tomás fue suficiente respuesta para detener al joven y continuar con la lectura.

Sin embargo, al poco tiempo, Tomás insistió en algunos aspectos que, aunque para el joven podían resultar intrascendentes, para él eran parte del contexto integral de la historia. Discutieron un par de horas sobre aquello. Para el joven marino era difícil

aceptar una historia que se aleje de lo épico, mientras que para el capitán lo cotidiano también formaba parte de la historia, era un convencido de que la gente, sus costumbres eran tan o más importantes que los acontecimientos sobre los cuales se centraban los relatos históricos; para Tomás, en definitiva, la historia tenía rostros, sabores; y, como le dijo finalmente al joven, la Historia tiene vida, una vida que quien escriba de Historia tiene que buscarla.

Aunque cada cual mantuvo sus convicciones, dejaron para otro momento esta controversia, que no era la primera y no fue la última.

Posteriormente, haciendo uso de elementos desconocidos para los indios, los conquistadores asaltaron el pueblo denominado Coaque; hasta las trompetas fueron útiles para este fin. El pueblo era de aproximadamente 400 cabañas, en donde a parte del oro y plata pudieron apreciar gran cantidad de ropa fina de algodón. De acuerdo con lo atribuido a Juan Ruiz de Arce⁴⁴ en los apuntes de historia marítima, este sitio fue el fin para muchos de los conquistadores, pues fueron atacados por una enfermedad, una epidemia que provocaba protuberancias carnosas y sangrantes impregnadas en los rostros de los conquistadores. Ruiz la describe dramáticamente “la dolencia que tenían hera la más mala que jamás se vido”.

En ese periodo de tiempo, se produce el encuentro entre Pizarro y Sebastián de Belalcázar, quienes estuvieron juntos en la fundación de Panamá. Este encuentro, de acuerdo con el mismo cronista se habría producido “en Mataglán, después de Puerto Viejo y Charapote”.

⁴⁴ Para Rújula (1933), Juan Ruiz de Arce nació en Alburquerque en 1507 y estuvo una década, de 1525 a 1535 en tierras americanas.

Luego de Puerto Viejo avanzan al pueblo de Manta atravesando pantanos y ríos, en dicho pueblo, según lo relata Diego de Trujillo, se rendía culto a una gran esmeralda, piedra preciosa que, ante la presencia de los españoles, fue puesta a buen recaudo por los nativos, quienes huyeron hacia el interior. El esfuerzo por encontrarlos habría sido infructuoso a pesar de haber enviado Pizarro a Belalcázar en su búsqueda.

La expedición avanza hacia el sur, en donde encontraron grandes extensiones sin agua dulce, lo que dificultó su avance; casi desfalleciéndose y arrastrándose llegan a la Punta de Santa Elena, en donde toman contacto con un importante grupo de indios que ante esta presencia desconocida amenazaban con huir en balsas en las que se habían refugiado. La sed saciada en pozos de agua encontrados en la peña de la playa fue seguida por el hambre originada por la ausencia de alimentos en el pueblo abandonado por los indios y en esas condiciones los conquistadores se enteran sobre las osamentas de los gigantes que habían habitado este sector.

El hambre no pudo ser saciada suficientemente, ni con los perros de guerra que habrían sido asados y comidos por los conquistadores, ante lo cual Pizarro envía a cinco españoles a explorar la isla Puna, sobre la cual se tenía noticias de ser un lugar sano y con comida.

Los cinco conquistadores tuvieron una sorpresa en su misión de exploración: cuando llegaron frente a la isla los estaban esperando. Fueron recibidos por un indio que habría dicho llamarse Cotoir, quien, a nombre de Tumbalá, el rey de la isla, los recibió y dio la bienvenida con frutas, pan y aves, insumos que fueron llevados a Pizarro, quien recibió con mucha cautela el gesto, pero a pesar de su desconfianza, decidió avanzar hacia la isla.

En la playa frente a la isla Puná, el indio Cotoir y sus indios recibieron al Gobernador y sus hombres⁴⁵, con atenciones y gestos de bienvenida, complementados con muchas balsas listas para pasar a los conquistadores hacia la isla. Sin embargo, uno de aquellos tumbesinos que fueron mencionados anteriormente y que para aquellos momentos ya hablaba español, comunica a Pizarro que era una trampa para desatar las balsas en plena mar y ahogar a los conquistadores durante esta travesía. Ante esta advertencia Pizarro solicita a Cotoir hablar con Tumbalá antes de pasar a la isla.

De acuerdo con Diego de Trujillo, Tumbalá habría llegado con música, danza y más obsequios ante el conquistador, lo cual habría generado más dudas en él; a decir de este cronista, Pizarro habría indicado a Belalcazar: “no me parecen bien tantas fiestas”. La petición de Pizarro era simple, que Tumbalá lo acompañase en su viaje.

–Bueno, es hora descansar mi querido amigo –dijo el capitán.

–No creo que sea una buena idea –contestó el joven. Terminemos este episodio, tengo dudas sobre las verdaderas intenciones de Tumbalá.

El tiempo había transcurrido tan rápidamente que pronto sería un nuevo día, y el capitán en realidad no quería detenerse, había sido tan solo una prueba para intentar medir el interés del joven; si no le respondía de la forma en que lo hizo, emplearía una nueva forma de contarle al día siguiente. Ventajosamente para él, el

⁴⁵ Tómesese en consideración que Cotoir no era cacique de la isla Puna, pues según se atribuye a Ruiz de Arce, aquel era cacique de las tierras vecinas a la Isla Puná.

interés se mantenía y antes de dormir había que terminar esta parte de la expedición.

Tumbalá, Pizarro y su gente, pronto estaban navegando hacia la isla Puná. A pesar de la incertidumbre y desconfianza llegaron sin percances a la isla, en la que vivían siete caciques y que, para impresión de los conquistadores, fue como llegar a un paraíso. En la isla, de acuerdo con lo descrito por varias crónicas de los conquistadores, había gran cantidad de maíz, pescado seco, ropa fina y especialmente les había llamado la atención la presencia de “ovejas del Perú” “camellos de las Indias”, de las cuales se obtenían productos de lana. Por la descripción, se relacionarían a las actualmente conocidas alpacas del Perú, famosas por sus derivados textiles.

Una anécdota interesante para los conquistadores se produjo en la isla de Puná, cuando descubrieron algo sin explicación aparente: en un rincón de la isla encontraron una cruz en una cabaña y más aún sería su sorpresa cuando, de acuerdo con Diego de Trujillo, habrían salido del bohío niños aborígenes gritando a los forasteros: “¡Loado sea Jesucristo, Molina, Molina!”.

—Ahora sí, llegó la hora de descansar, estimado amigo —dijo el capitán mientras guardaba los apuntes sobre los cuales guiaba su relato.

Esta vez el capitán no le entregó los apuntes, sabía que continuaría leyéndolos para tratar de explicar la razón del extraño acontecimiento de la cruz en la Isla Puná, pues la expresión del joven evidenció su incredulidad sobre esta parte de la historia.

La noche fue difícil para el joven marino, a pesar de lo calmo que se había vuelto el mar, el tiempo pasaba lentamente sin él poder dormir, pensando en lo fantástico que le parecía aquello de la cruz en nuestra isla, hasta que escuchó tocar su puerta con fuerza. Era el

capitán, extendió su mano entregándole los apuntes de este día diciéndole: –¡Todo tiene siempre una explicación!

El joven tomó los apuntes y se dio cuenta de que también el capitán tuvo dudas cuando leyó esta parte de los relatos en aquellos libros de historia marítima, pues sus apuntes tenían varias observaciones al respecto. Sin perder tiempo, empezó a devorar aquella información.

Sucede que Alonso de Molina, uno de los trece que acompañaron a Pizarro en su segundo viaje, se había quedado voluntariamente en Tumbes; su intención no era continuar en la conquista, su espíritu aventurero lo llevó a vivir allí. Sin embargo, cayó prisionero de los indios de Puná⁴⁶. En esta isla también realizó adoctrinamiento religioso y fue bien acogido por los isleños, pero en una expedición con ellos habría muerto a manos de los tumbesinos.

El tiempo transcurría en la isla y cada vez los españoles se familiarizaban más con los isleños; sin embargo, Tumbalá y Pizarro se mantenían atentos y desconfiados en su interior. Una noche, Chilimasa, el curaca de Tumbes, ingresó de forma secreta a la isla para hablar con Pizarro, sin embargo, este lo puso frente a frente a Tumbalá provocando una gran discusión entre ellos, que a la postre, el propio Pizarro apaciguó llamándolos a conversar solos y olvidar sus guerras pasadas.

Al poco tiempo saldrían Tumbalá y Chilimisa anunciando la paz entre Tumbes y la Isla Puná. Sin embargo, solo los dos líderes sabían que en realidad lo que hacían es obedecer a una fuerza mayor, representada por un “orejón del inca” que habría salido de la

⁴⁶ De acuerdo con las referencias encontradas, los habitantes de Tumbes y la Isla Puná mantuvieron permanentemente disputas y conflictos, tal es así que de acuerdo con Diego de Trujillo en la época en que Pizarro estuvo en la isla, se encontraban cerca de seiscientos tumbesinos esclavizados al interior de la isla.

isla Puná, el mismo día que llegaron los españoles a ella; este representante del inca tenía a su cargo la Isla Puná y el litoral de Tumbes.

En este punto, el joven oficial, ya con bastante sueño, pudo evidenciar la distinta concepción de los conflictos de aquellos pueblos. A pesar de estar en aquella época bajo el control inca, estos pueblos mantenían disputas y guerras; sin embargo, estos no buscaban en dichas guerras el exterminio o la muerte sin razón del enemigo, conservaban esclavos que luego les serían útiles para su supervivencia. Le parecía recordar haber leído en alguna ocasión que esta sería una interpretación interesante de las tantas razones por las cuales los incas a pesar de su organización y avances en varios aspectos sucumbieron ante una no tan elevada cantidad de conquistadores, equipados con elementos desconocidos para los nativos, pero sobre todo con una despiadada forma de combatir. Un interesante tema para investigar –pensó; al mismo tiempo que continuó, a pesar de la hora, leyendo los últimos apuntes que le había entregado el capitán.

La historia de esta obediencia hacia el inca tenía un origen desconocido por los españoles, pues se inicia cuando a la muerte del Inca Viejo, sus dos hijos se pelean por disputarse el trono; Tumulá, de la Isla Puná, defendió al vencedor y Chilimasa apostó por el bando vencido, de tal forma que este último tuvo que rendirse y prestarle vasallaje. De acuerdo con lo escrito en estos libros de historia, el inca tenía la intención de que la ciudad de Tumbes, hermosa en aquella época, sea arrasada por los isleños de Puná.

Pizarro junto a sus hombres abandonó la isla en abril de 1532 y, de acuerdo a Antonio de Herrera, fue bautizada con el nombre de Santiago. Se indican dos motivos para nombrarla de esta forma: el primero sería en honor al Apóstol batallador, Santiago, por el triunfo que obtuvieron los conquistadores en contra de la rebelión

que protagonizaron los hombres de Tumbalá antes de la partida de los españoles de la isla y que habría durado aproximadamente un mes. La otra versión tiene que ver con la muerte del primer español en la isla, de apellido Santiago, quien habría sido muy apreciado por sus compañeros.

A pesar de estas dos versiones sobre el origen del nombre, existe consenso en cuanto a establecer el nombre de Santiago para la Isla Puná.

Otro dato interesante encontrado en aquellos libros de historia es que en ese periodo de tiempo llegó, junto a Hernándo de Soto, la primera mujer española en estas tierras: Juana Hernández, conocida posteriormente como “La Conquistadora”.

En este punto existe una discrepancia en la información. El capitán investigó al respecto, y de acuerdo con Cáceres (1995) en la década de 1570 una mujer española Isabel Rodríguez, agregaba a sus títulos “La consquistadora, primera en estos Reynos del Perú”; sin embargo, este mismo historiador aclara que, de acuerdo con el testimonio de Diego de Trujillo, Juana Hernández fue la primera mujer y confirma su llegada con Hernando de Soto.

El joven oficial, casi dormido, leyó el último párrafo de esos apuntes.

Así finalizan estas notas sobre las experiencias del tercer viaje de Pizarro al pasar por los territorios de nuestro actual Ecuador; el conquistador continuó su viaje hacia Tumbes y las tierras del Sur, hacia esas tierras que ofrecían riqueza y fama para los conquistadores.

ALMAGRO EN ESTAS TIERRAS

Un nuevo día llegó y en la cubierta del barco el sol empezaba a calentar mientras se sentía una suave brisa marina que refrescaba a Alberto. En sus manos tenía nuevos apuntes que muy temprano le había entregado Tomás. En la primera hoja se podía observar un título: Tomado del capítulo VI del Volumen 2, Tomo III, de la Historia Marítima del Perú, “La guerra de Almagro el Viejo”⁴⁷.

Este conquistador, Almagro, natural de la Mancha, hizo amistad con Belalcázar y Francisco Pizarro –a este último le colaboró en su tercer viaje–; dedicándose especialmente al reclutamiento de hombres en Panamá y a la consecución de fondos. Esto habría hecho que su participación sea crucial para el desarrollo de ese viaje, a pesar de que no tuvo gran trascendencia en algunos de los relatos de los cronistas debido a su ausencia en muchos de los episodios vividos por los conquistadores⁴⁸.

Almagro se enteró de que Pizarro había capturado a un gran monarca, Atabálipa⁴⁹, y fue a su encuentro en Cajamarca en donde conoce al prisionero y el rescate ofrecido por su liberación. Al no recibir ninguna parte del rescate, pide junto a otros conquistadores la muerte del Inca, en un intento de que todo el resto de las riquezas que se encuentren sean repartidas para todos. De acuerdo con Agustín de Zárate⁵⁰, solo Francisco Pizarro, Hernando de Soto y

⁴⁷ Los apuntes fueron tomados de lo escrito en las páginas 185 a 203 Op.cit.

⁴⁸ Se menciona también la existencia de rivalidades con un hermano de Pizarro y problemas de salud.

⁴⁹ Se ha respetado la ortografía del texto original.

⁵⁰ Durante la investigación realizada, el autor del presente libro encontró un texto completo de este historiador español, original de Sevilla, se encuentra en el repositorio de la Universidad de Salamanca: <https://gredos.usal.es/handle/10366/19545>

Pedro Cataño se oponían a la muerte del prisionero, sin embargo, esta llegaría la noche del 26 de julio de 1533.

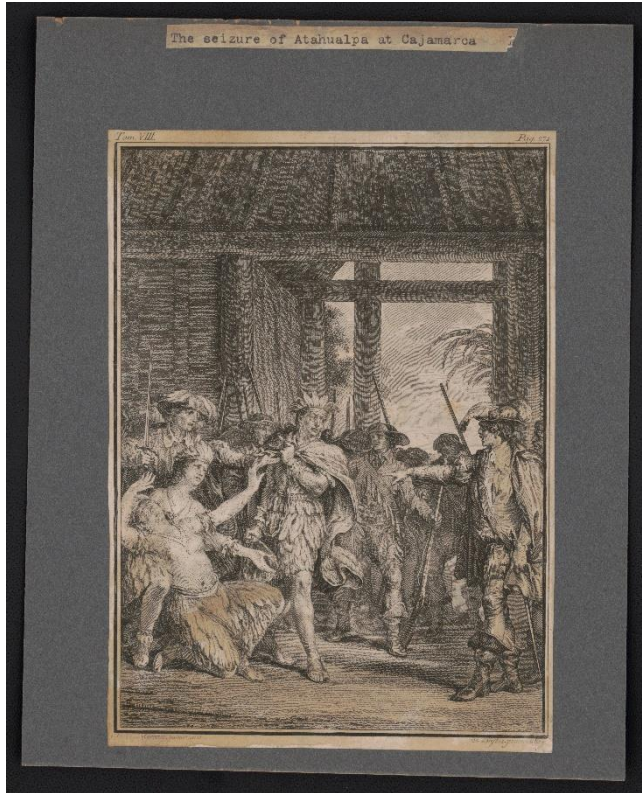


Figura 13. Fotografía del dibujo “Captura de Atahualpa en Cajamarca”. Duflos, P. & Moreau, J. M. Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos (1760).

De acuerdo con estos textos, la muerte del Inca fue un sábado, tomando en consideración los apuntes de Pedro Sancho, quien ofició como testigo del hecho. Esto refutaría las versiones que señalan que su muerte fue un miércoles 16 de julio. Otra de las

versiones indica que su asesinato fue el 29 de agosto, sin embargo, sería poco probable pues existen evidencias de la presencia de los conquistadores en otro lugar para aquella fecha.

Luego de estos acontecimientos, Pizarro ordenó avanzar hacia el Cuzco, con Almagro a la vanguardia. Los conquistadores vencen a las tropas leales al quiteño Atahualpa en el trayecto y son bien recibidos por los seguidores de Huascar, medio hermano de Atahualpa con quien había disputado el trono. Los “quechuas huascaristas” habrían salido el 15 de noviembre de 1533 al encuentro de los españoles para entregarles la ciudad y agradecerles por arrojar de ella a los quiteños, esta es la fecha en la que para algunos cronistas Pizarro tomó posesión del Cuzco.

–Cuzco –pronunció el joven, mientras miraba a lo lejos al capitán en cubierta al mismo tiempo que recordaba conversaciones sobre la forma correcta de escribir el nombre de esa localidad. El capitán le contó que, para algunos, utilizar la letra “z” era lo correcto pues de esa forma se mantenía el modo en que los cronistas españoles la denominaron, mientras que otros, más nacionalistas, propugnaban por la utilización de Cusco con letra “s”, e inclusive Qosqo. Sin embargo, para el joven, una explicación interesante es la desarrollada por Palomino (1997).⁵¹

Su mente se trasladó a aquella ciudad. El capitán la había conocido y le comentó que había quedado maravillado con ella, volvió más de una vez y siempre encontraba nuevas razones para regresar: sus hermosas calles, la conservación de los sitios históricos, la hospitalidad de su gente, pero, sobre todo, el misterio e historia que encerraban cada uno de los sitios de esa ciudad la hacían un sitio añorado siempre por él.

⁵¹ Esta explicación está disponible en el artículo titulado “Cuzco y no cusco ni menos Qosqo” disponible en <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/121572>

La historia de la piedra de los doce ángulos estaba en su mente cuando un movimiento del barco lo volvió a la lectura⁵².

Los conquistadores que estaban en el Cuzco se enteraron de que Pedro de Alvarado, Gobernador de Guatemala y amigo de Cortés, había fletado una Armada de navíos y carabelas para dirigirse al Sur, por lo que, Pizarro dispone a Almagro visitar la costa, tomar posesión de ella y avanzar en la conquista y fundación de ciudades para evitar que Alvarado encuentre sitios sin fundar.

En estas circunstancias llega Alvarado a Bahía de Caráquez, el 10 de febrero de 1534, desde donde inició la penetración hacia el interior atravesando selvas tropicales y la serranía hasta llegar a la región de Quito, en donde para su desencanto se encontraría con la presencia no esperada de Diego de Almagro y Belalcázar quienes al frente de un ejército se habían adelantado a su llegada. Los ejércitos no llegaron a enfrentarse más al contrario, luego de algunas negociaciones y acuerdos, Almagro y Alvarado viajarían al Sur para reunirse con Pizarro.

⁵² Para Sellés-Martínez (2010), la piedra de los doce ángulos en el Cuzco es una muestra del nivel de perfección al que llegaron los incas en la construcción de sus monumentos. Se encuentra ubicada en el Palacio Arzobispal del Cusco.

EL DESCUBRIMIENTO DE LAS ISLAS GALÁPAGOS

En la tarde, el capitán y el joven marino se encontraban en el puente de gobierno; el sol brillante sobre un mar calmo junto a un despejado cielo azul era el marco perfecto para conversar sobre el descubrimiento de aquellas islas que se encontraban en la carta de navegación⁵³. Tan hermosas, tan ecuatorianas, tan conocidas, tan encantadas...

–Mañana divisaremos las Islas Encantadas mi estimado amigo –dijo el capitán, mientras tomaba un sorbo de café.

El joven miraba la carta de navegación, y no le gustó aquello de “divisaremos”; sabía que no desembarcarían en las islas y tendría que contentarse con observarlas en el horizonte, mientras conversaba con el capitán sobre su descubrimiento.

–El apelativo de Islas Encantadas tiene su fundamento – explicó el capitán, al tiempo que empezaba a contarle sobre los apuntes que tenía en sus manos.

Resulta que la ambición de los conquistadores españoles provocaba paulatinamente pugnas y conflictos, tal es el caso de lo que empezaba a suceder entre los seguidores de Almagro y de Pizarro. Para evitar problemas entre ellos, sobre todo por la pertenencia de las riquezas de la ciudad del Cuzco, Almagro recibió de parte de la corona española la designación de Gobernador de Nueva Toledo, situada al Sur de Nueva Castilla⁵⁴. Sin embargo, la

⁵³ Lo referente al Descubrimiento de las Islas Galápagos, está tomado de las páginas 206 a 209 del Capítulo VI, Volumen 2 del Tomo III de Historia Marítima del Perú.

⁵⁴ Nueva Castilla comprendía una franja de territorio entre paralelos desde Quito a Cuzco y Nueva Toledo que fue creada por Carlos V en 1534 se ubicaba al sur del Cuzco hasta la actual Asunción.

situación era tensa, por lo que era necesario para la Corona, mediar y establecer lineamientos precisos para frenar las rencillas.

En esta situación, el Consejo de Indias, comisiona al fray dominico Tomás de Berlanga para que actúe como juez conciliador, con poderes suficientes como para que las partes en conflicto acaten su decisión o pierdan sus poderes, comisión que es aceptada por el fray quien zarpa de Panamá el 23 de febrero de 1535.

Las buenas condiciones de mar de la primera semana de navegación fueron seguidas por una calma inusitada. El viento casi inexistente dejaba al navío a merced de la corriente que poco a poco llevaba a los asustados navegantes hacia el oeste; sus esfuerzos por luchar contra la corriente eran inútiles, al punto de resignarse a lo peor.

El 7 de marzo de 1535, de acuerdo con Raúl Porras Barrenechea⁵⁵, se divisa en el horizonte una isla, ante el júbilo de todos los navegantes que veían en ella la posibilidad de encontrar agua, pues únicamente tenían provisiones para dos días más de navegación.

Descubren una isla rocosa, llena de lobos marinos y de tortugas gigantes, de acuerdo con lo investigado por Berrenechea “galápagos tan grandes, que llevaba cada uno un ombre encima⁵⁶”. Sin embargo, la isla era carente de agua, por lo que, el obispo decide acudir a otra isla que se divisaba cerca, tomándoles, por la ausencia de viento, tres días para llegar, a pesar de su ubicación cercana; tiempo suficiente para que las provisiones de agua se agotaran.

Todos en la isla, incluido el obispo, observan que tampoco existe agua, sin explicarse cómo sobrevivían aquellos animales de las islas. La desesperación ante la falta de agua hace que prueben

⁵⁵ Historiador peruano nacido en Pisco Perú (1897- 1960), autor de una extensa obra histórica, entre la que se incluye el estudio de algunos cronistas de la época de la conquista española.

⁵⁶ Se ha respetado la ortografía del texto original en la palabra ombre.

consumir lo único que de flora había en la isla, lo cual el mismo Obispo Tomás de Berlanga habría descrito de la siguiente forma “una hoja de unos cardos como tuna, e porquestaban como sumosas, aunque no muy sabrosas, comenzamos de comer dellas e esprimirllas para sacar dellas agua, e sacada parecía lavazas, de legía, e bebíanla como si fuera agua rrosada”.

Posteriormente, para buena ventura del obispo y sus hombres, un pequeño manantial es encontrado, logrando recolectar un poco de agua y reponer energía para pasar a otra isla más grande, que presentaba más fauna, la misma que de acuerdo a Barrenechea habría sido descrita por el obispo Berlanga de la siguiente forma: “En esta segunda abía la mesma disposición quen la primera: muchos lobos marinos, tortugas, higuanas, galápagos, muchas aves de las de España pero tan bobas que no sabían huir, e muchas tomaban a manos... en la arena de la playa, había unas chinas que así como salimos pisamos, queran piedras de diamantes, e otras de color ámbar; pero en toda la isla no pienso que hay donde se pudiese sembrar una hanega de mahiz porque lo más della está lleno de piedras muy grandes, que parece que algún tiempo llovió Dios piedras; e la tierra que ay es como escoria sin que sirva, porque no tiene virtud para criar un poco de yerba, sino unos cardones, la oja de los cuales dixé que cogíamos”.

—Esta parte de la historia termina con el retorno de la expedición hacia el este —continuó leyendo el capitán. Y el 9 de abril de 1535 llegan al continente, a “Bahía de los Caraques⁵⁷”.

⁵⁷ Se mantiene la ortografía del texto original.



Figura 14. Mapa de Atlas Theatrum Orbis Terrarum de Abraham Ortelius. (1570), el mapa más antiguo encontrado durante la investigación, en el que aparecen las Islas Galápagos. Tomado del diario El País (2018).

—¿Entiendo que, por esa dificultad de navegar hacia estas islas, se las denominaba “Encantadas”? —preguntó el joven, mientras recordaba algunos relatos escuchados al respecto.

—La duda origina la investigación mi querido amigo, así que consúltalo y averígualo, es parte de tu responsabilidad; no solo como marino, sobre todo como ecuatoriano. Seguramente en el camino encontrarás no solo esa respuesta, sino otras cosas interesantes.

Un detalle pormenorizado de este viaje desde el zarpe de Panamá el martes 23 de febrero de 1535 hasta el 9 de abril que retornan a continente en las actuales tierras manabitas, fue escrito

por Duthurburu (s.f); esta descripción está disponible en el repositorio digital de la Pontificia Universidad Católica del Perú.⁵⁸

El joven marino miró por una claraboya; la noche había llegado nuevamente y se imaginaba a aquellos marinos navegando en aquellas épocas, guiados únicamente por las estrellas.

–La noche es hermosa –dijo el capitán mirando el cielo estrellado, aún tenemos tiempo para un café y para leer otros apuntes. Mañana conversaremos sobre el descubrimiento del Amazonas, un episodio de nuestra historia que es realmente apasionante.

Mientras tomaba un sorbo de café, de aquellos fuertes que tanto disfrutaba, el capitán reflexionaba; no le agradaba el término “descubrimiento”, era un convencido de que estas tierras no fueron descubiertas. Pudiese hablarse de conquista, pero no de descubrimiento; todo ese paraíso que hoy llamamos Ecuador ya estaba aquí muchísimo antes de la llegada de los españoles e inclusive de los incas. Sin embargo, no quería desviarse de la rigurosidad que había seguido para tomar aquellos apuntes.⁵⁹

–El principal protagonista de este evento fue Francisco de Orellana –dijo el capitán esforzándose por no mencionar la palabra descubrimiento. Y, como sabes, este conquistador fundó la ciudad de Guayaquil; sobre esta fundación conversaremos hoy para mañana dedicarnos al Amazonas.

⁵⁸ Este documento está disponible en: <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/114110/9459-Texto%20del%20art%C3%ADculo-37409-1-10-20140717.pdf?sequence=2>

⁵⁹ Lo concerniente al descubrimiento del Amazonas y la fundación de Guayaquil es tomado de las páginas 223 a 290 correspondientes al Capítulo VII del Volumen 2 Tomo III de la Historia Marítima del Perú.

Así empezó aquella noche la lectura de esos apuntes; con un cielo estrellado, un café en la mano y las dudas del joven sobre la relación que existía entre la fundación de Guayaquil y el “descubrimiento del Río Amazonas”.

UNA DE LAS FUNDACIONES DE GUAYAQUIL

Esta ciudad había cambiado cuatro veces de ubicación y fundada de forma sucesiva por Diego de Almagro, Sebastián de Belalcázar y Hernado de Zaera.

Para intentar ordenar la información sobre la que podría denominarse su fundación definitiva puede ser útil partir de un momento interesante en la historia de la ciudad. Aunque resulte paradójico, este momento ocurre en 1536 cuando esta es prácticamente despoblada. En aquel entonces el Gobernador Francisco Pizarro que se encontraba luchando contra los incas guiados por Manco Inca en Perú, requiere del apoyo de todos los españoles en la región, por lo que hace un llamado, al que acuden los pobladores de la ciudad de Guayaquil, ubicada en ese entonces junto al río Yaguachi.

De acuerdo con Miguel Aspiazu⁶⁰, luego de la salida de la mayoría de los pobladores, el lugar se habría convertido en un triste caserío en donde solo quedaron españoles viejos y algunas mujeres. La guerra con Manco Inca habría de finalizar y los sobrevivientes españoles retornarían a sus tierras; un periodo de paz se aproximaba, no solo por la derrota del inca, sino por la muerte de Almagro que fue decapitado luego de haber intentado usurpar a Pizarro sus posesiones en Cusco y Lima; sin embargo, esa es otra historia.

Al frente de aquellos veteranos que retornaron a estas tierras, venía un joven soldado de aproximadamente veinte y siete años, lugarteniente del Gobernador Pizarro en Puerto Viejo, llamado Francisco de Orellana, hombre de combate, caracterizado por un

⁶⁰ El libro de Historia Marítima del Perú toma como referencia bibliográfica, la obra "Las fundaciones de la ciudad de Guayaquil" del historiador Miguel Aspiazu, para relatar todo lo referente a la fundación de la ciudad de Guayaquil.

parche negro en su ojo y aficionado a dirigir las tropas desde su caballo. Este español fundaría la ciudad de Santiago de Guayaquil a orillas del Guayas, a nombre del Gobernador Pizarro como su Teniente Gobernador y Capitán General en la Provincia de la Culata, nombre con el que se habría conocido en ese entonces a este sector⁶¹.

De acuerdo con la costumbre de la época, el grueso tronco, destinado a ser picota de castigo, clavado en lo que después se consideraría como Plaza Mayor, esperaría el arribo de los fundadores: Orellana, con sus mejores galas, un alférez con su bandera, el fraile con crucifijo y los soldados empuñando espadas con excepción de un escribano que portaba pluma, papel y tintero. Luego del formulismo de la época, que mandaba al fundador retar a duelo a viva voz a quien se opusiera al acto fundacional, un fuerte golpe de su espada sobre aquel tronco marcaba el nacimiento de la ciudad en nombre de Dios y del Emperador Don Carlos.

La mente de Alberto voló hacia aquellas épocas. Se imaginaba a Orellana escuchando al escribano mientras daba lectura al acta fundacional y luego realizaba la repartición de solares para la iglesia, para el teniente Gobernador, para el Cabildo y, finalmente, para todos los vecinos.

La singular ceremonia habría sido observada desde la selva por nativos del lugar, que como castigo de un inca carecían de tres dientes de arriba y tres dientes de abajo. Probablemente, estos

⁶¹ No se encontraron referencias fidedignas sobre el motivo u origen del nombre “Culata”, sin embargo, una versión, da una explicación gráfica al respecto: El mapa del sector occidental de Sudamérica desde Chile al Sur hasta el actual Ecuador, podría asemejarse a un arcabuz de la época, con el cañón coincidente en el sector sur y la “culata” en la actual Guayaquil. Sin embargo, no se encontró sustentos que ratifiquen esta información. En caso de que el lector tenga información al respecto, se agradecería hacer conocer al autor de este libro, es una de las tantas dudas que quedaron pendientes de solventar.

indios huancavilcas, con rostros pintados no entenderían lo que sucedía en sus tierras.

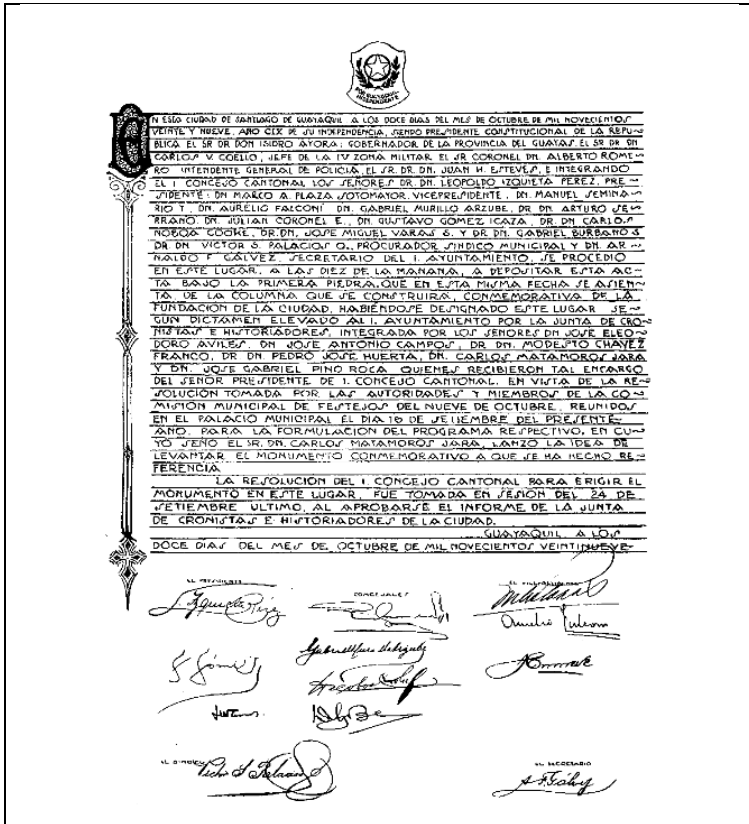


Figura 15. Acta del 12 de octubre de 1929 en donde se dispone la construcción de una columna conmemorativa por la fundación de Guayaquil, de acuerdo con dictamen de la junta de cronistas e historiadores que, de acuerdo con versiones encontradas, fue conformada para determinar la fecha exacta de fundación. La obra fue realizada por la escultura Rosario Villagómez y actualmente se encuentra en la Plaza Colón en la parte superior del túnel del cerro Santa Ana. Imagen del acta tomada de la Biblioteca Nacional de España.

Juan de Velasco, quien, para Larrea (1971), fue el primer historiador nacional, habría apuntado sobre esta ciudad: “se situó... en la última fundación, sobre la ribera occidental del río Guayas, en el declive de una colina llamada Cerrillo Verde”.

–¿Y cuál fue la fecha de fundación de acuerdo con estos textos? –preguntó el joven, marino mirando al capitán.

–Lastimosamente, aquel libro de Historia Marítima del cual se extraen la mayor parte de estos apuntes, no indica la fecha; sin embargo, creo que podrías investigarlo con más profundidad en la obra que este libro cita como fuente bibliográfica, para los apuntes tomados y aquí descritos sobre la fundación de Guayaquil, obra del historiador Miguel Aspiazu “Las fundaciones de Santiago de Guayaquil” de la Imprenta de la Casa de la Cultura Ecuatoriana, escrito en 1955.

No se incluye la fecha exacta de esta fundación, por la diversidad de información existente sobre los traslados de la ciudad y sus fechas correspondientes; por este motivo inclusive se ha nombrado a esta parte del libro como “una de las fundaciones de Guayaquil”. La intención de este libro no es entrar en un debate digno para historiadores de renombre que basados en sus investigaciones lo pueden realizar, sino únicamente dejar en la mente del lector el incentivo para que busquen, estudien e investiguen hasta encontrar su propia verdad. Al fin y al cabo, la verdad, en ocasiones, no es acorde a la versión oficial de los hechos.

En la tranquilidad de la ciudad de Guayaquil, las ansias de mayores logros, fama y riqueza crecían poco a poco, tornándose en una necesidad para Orellana; esa necesidad propia de quien ambiciona más de lo que tiene y se considera capaz de lograrlo.

Hasta que un día llegó a sus oídos la noticia de que Gonzalo Pizarro iniciaría el descubrimiento del País de la Canela.

–Bueno, es hora de descansar querido amigo. Mañana, en la noche, nos espera la aventura de estos conquistadores en el Amazonas –dijo el capitán, negándose nuevamente a mencionar la palabra descubrimiento.

El joven deseaba seguir, sin embargo, era mejor detenerse para continuar con el Amazonas al siguiente día.

Camino a su camarote, antes de dormir, anotó en su libreta: “Investigar más sobre la fundación de Guayaquil”. Y de esa forma, casi sin darse cuenta, empezaba a acumular una serie de apuntes que complementaban aquellos que le daba el capitán; sin embargo, había algo que le molestaba, no encontraba la forma de cumplir con la tarea que tenía por delante. Al fin y al cabo, es lo que no había podido hacer el capitán –no era tan fácil–, pues debía tener mucho cuidado con respetar la propiedad intelectual, honrar el esfuerzo de aquellos historiadores a quienes les pertenecía realmente todo el contenido de estos apuntes; en definitiva, evidenciar que su intención única es exteriorizar y poner en manos del lector inexperto, especialmente de los jóvenes, un poco de la historia del país: sembrar en la mente del ecuatoriano la curiosidad por conocer nuestras raíces como base para proyectarse al futuro.

HACIA EL AMAZONAS

Las olas mecían suavemente la embarcación, la noche era clara, una luna espléndida llamó al marino hacia el puente de gobierno. Siempre le pareció una experiencia única mirar el avance del buque en medio de una noche bajo la luna, así que se levantó de la cama y se dirigió hacia aquel lugar.

Al entrar en el puente de gobierno pudo darse cuenta de que el capitán estaba allí, lo saludó y empezaron a conversar de muchos temas, adentrándose en la vida y vivencias de cada uno. Sin proponérselo, estaban participando de una práctica ancestral, que generaba un lazo fraterno que solo lo conocen quienes han tenido la oportunidad de navegar, nexos que se forja en cada navegación, en cada operación en la mar, una conexión que fortalece y caracteriza las relaciones entre los marinos.

Pasó el tiempo y el joven lanzó una pregunta, que fue el inicio de una conversación que duró varias horas, hasta el amanecer.

—¿Cómo se inicia el descubrimiento del Amazonas?

—El Capitán se puso de pie, miró por la escotilla hacia el Este, tal vez imaginariamente trasladándose a la ciudad de Quito, a su Plaza Grande, a aquella esquina en frente del municipio, que recuerda el descubrimiento del Amazonas. Sacó un papel pequeño que contenía unos apuntes que decían: Página 601, Historia Marítima del Perú, Tomo III, Vol I, “El Río Grande de las Amazonas, descubierto por Francisco de Orellana, el 12 de febrero de 1542...Orellana bajó al Amazonas por el Río de la Canela, hoy Napo...”.

—Estimado amigo —dijo el capitán, para iniciar se debe comprender que los conquistadores españoles buscaban la

expansión de su conquista hacia el oriente de Quito. En los apuntes que pude recopilar se indica que Agustín Zárate lo relata de la siguiente forma.

“Se tuvo noticia en el Perú, que en la tierra de Quito, hacia la parte del oriente, había un descubrimiento de una tierra muy rica y donde se criaba abundancia de canela, por lo cual se llamó vulgarmente la tierra de la Canela. Y para conquistar y poblar determinó el Marqués enviar a Gonzalo Pizarro, su hermano...⁶²”.

Este fue un gran proyecto, por la dimensión de los recursos involucrados, habrían llegado a San Francisco de Quito, junto a Gonzalo Pizarro, ciento setenta soldados, tres mil indios y algunos negros africanos, que con cien caballos y otros animales iniciarían desde la actual capital del Ecuador la expedición hacia ese destino desconocido.

Los datos al respecto de la expedición no son exactos, sin embargo, George Millar, en su obra “Orellana descubre el Amazonas”, indica que Cieza de León habría sido quien presenta datos más precisos, al establecer en 220 el número de españoles. Millar (1954) también señala que Gonzalo Pizarro en carta enviada a Carlos V, informó que habrían sido más de 200 españoles; adicionalmente, este historiador ubica acuerdos en los autores en cuanto a la cantidad de 4000 “indios”, así como coincidencias en los perros empleados, entre mil a dos mil, y una cantidad de dos mil a seis mil cerdos como provisiones.

En Quito, Gonzalo Pizarro recibió más información sobre el País de la Canela, llamado así por la existencia de árboles canelos, una especia aromática localizada por Marco Polo en Asia y muy valorada por los europeos. La presencia de esta especia en un sitio cercano a Quito generaba expectativas por la posibilidad de una

⁶² Como marqués se refiere a Francisco Pizarro, para ese entonces supremo gobernante del Perú.

nueva fuente de riqueza para la corona española; así que los esfuerzos valían la pena, más aún cuando existían referencias de que este sitio tenía como habitantes, nativos armados de piezas y joyas de oro.

Mientras Gonzalo Pizarro realizaba todos los preparativos finales y los soldados y la carga se alistaban, habría llegado a la ciudad Francisco de Orellana, quien, como se indicó, había fundado Guayaquil y recibido en la floreciente ciudad la noticia de esta nueva empresa de conquista. Estos dos españoles eran parientes y Pizarro habría recibido con buenos ojos la intención de Orellana de acompañar a la expedición; para tal efecto, este debía volver a Santiago de Guayaquil y Puerto Viejo por hombres, armas y caballos.

Francisco de Orellana cumplió lo acordado y llegó a Quito de retorno en febrero de 1541, encontrándose con la noticia de la partida de Pizarro en diciembre de 1540.

Orellana, con tan solo veinte y tres hombres, en contra de la lógica y las recomendaciones, parte al encuentro de Pizarro, a quien a pesar de la desventura vivida dio alcance en la provincia de Motín.

A pesar de la investigación realizada durante el desarrollo del presente libro, para completar la información de los apuntes obtenidos de la fuente principal el autor no pudo ubicar con precisión la provincia de Motín. Es interesante un trabajo relacionado, elaborado por Rubio y Rubio (2011), en donde se establece la dificultad de precisar la localización de este punto. Ellos indican que quien menciona el nombre de este sitio es el cronista Carvajal, pero que “por tener perdido el número de leguas en el manuscrito que manejamos y menciona una provincia que aún no hemos sido capaces de localizar: la provincia de Motín.”. Con las referencias existentes, estos historiadores sitúan la provincia en mención, en los alrededores de la actual Baeza.

Al respecto, una posible explicación está en lo expuesto por Rumazo (1946) sobre la forma en que se establecía el nombre de las provincias en aquella época en la Región Amazónica, “lo que en aquel entonces se llamaba provincias eran tan solo cacicazgos de límites inciertos. La provincia llevaba en ocasiones el nombre del Curaca que la gobernaba, después de cuya muerte empezaba a llamarse de otro modo con el nombre del sucesor” (p.39).



Figura 16. Ilustración del atlas de Diogo Homem, de 1565, en donde se aprecia el río Amazonas, representado como una serpiente. Tomado de National Geographic quien a su vez tomó de la Biblioteca Nacional de San Petersburgo.

La llegada de Orellana fue celebrada por los doscientos españoles que acompañaban a Pizarro. Las condiciones en las que llegaron evidenciaban lo duro de lo vivido por aquellos intrépidos, quienes habrían perdido todo en el camino; de acuerdo con las

crónicas, Orellana “no llevaba sino una espada y una rodela” a su arribo⁶³.

El enorme y evidente esfuerzo de Orellana fue recompensado con su nombramiento como lugarteniente de la expedición, el segundo al mando en el viaje de Pizarro al País de la Canela.

Pero la audaz empresa apenas empezaba y la tierra se encargó de recordarles lo vulnerables que eran; de acuerdo con Agustín de Zárate, “sobrevino un tan gran terremoto con temblor y tempestad de agua y relámpagos y rayos y grandes truenos, que, abriéndose la tierra por muchas partes, se hundieron más de quinientas casas; y tanto creció un río que allí había, que no podían pasar a buscar comida, a cuya causa padescieron gran necesidad de hambre”. Luego del susto vivido, avanzarían llegando al volcán Zumaco, conocido como Guacamayo, cuyo cráter habría iluminado el cielo en la oscuridad de la noche.

La persistencia, aparentemente dio sus frutos y en los alrededores de este volcán encontraron la anhelada canela⁶⁴; árboles que los indios del lugar habrían sabido cultivar para explotar de mejor forma sus productos. Sin embargo, este hallazgo no causó el entusiasmo que habría de esperarse en los conquistadores: el esfuerzo y las duras experiencias vividas fueron de un costo demasiado alto.

Pizarro llegó luego al pueblo del Coca con un grupo que habría salido con él para buscar comida mientras la otra parte de la expedición al mando de Orellana esperaba en Zumaco. El conquistador avanza hasta Guema, un pueblo indígena al que se llega luego de seguir la ribera del río Coca o río de Santa Ana, lugar al que llega luego Orellana con el grupo de retaguardia.

⁶³ La rodela es un escudo redondo pequeño utilizado antiguamente como protección en la lucha con espadas.

⁶⁴ Se indica “aparentemente” porque el libro aclara después que estos árboles inicialmente encontrados no eran de canela.

Con toda la expedición reunida, avanzan por el costado del río Coca hasta el punto en el que Gonzalo Pizarro insiste con su intención de navegarlo; proyecto que, aunque contrario a los deseos de sus hombres, no tuvo oposición. En esas circunstancias empezó una de los momentos más complejos del proyecto: la fabricación del bergantín que llevaría a los conquistadores a la gloria.

Todos participaron en este esfuerzo dirigido por Juan de Alcántara, quien algo entendía de construcción. Las dificultades eran grandes: el internarse en la selva para conseguir madera era un riesgo constante y debían fabricarse hasta los clavos para la construcción utilizando para ello las herraduras de los caballos muertos.

Pero a pesar de todas las adversidades, el bergantín fue finalmente construido, bautizado como San Pedro y entregado al mando de Orellana.

—¿Y cómo era un bergantín, de acuerdo con estos apuntes? — interrumpió el joven marino.

—Al respecto, Insúa y Menéndez (2017) nos dan una idea — respondió el capitán, al tiempo que leía una nota especial. Estos historiadores describen los bergantines utilizados en aquella época por Cortés, como “una nave ligera que contenía dos palos formados por el mayor y el trinquete. La base del bergantín podía oscilar entre 11 y 14 metros: ... Estos bajeles, gracias a su calado y ergonomía, podían superar en velocidad a las canoas indias una vez desplegadas las velas, añadiéndole la fuerza de los remos, seis por banda.” (p.76).

Con el San Pedro en el agua, la forma de avanzar de la expedición cambió. Orellana a flote, con las vituallas, ropas y enfermos, mientras Pizarro por la ribera del río avanzaba a pie abriéndose camino. Solamente en la noche los dos grupos se reunían para descansar. Poco a poco la expedición se tornaba insostenible,

sin provisiones, además el avance era lento y no se avizoraba un objetivo válido para tamaña empresa.

La situación era tan difícil que muchos empezaban a considerar que retornar era la única opción que les quedaba. Sin embargo, aquello no estaba en los planes de Orellana, quien propuso a Pizarro dividirse en dos grupos durante tres o cuatro días⁶⁵; un grupo al mando de Pizarro esperaría a buen recaudo en tierra mientras Orellana navegaba río abajo en búsqueda de comida para la expedición, al término de ese tiempo si los adelantados no retornaban, Pizarro ya no debería contar con ellos.

La propuesta fue aceptada por Gonzalo Pizarro y Orellana partió “río abajo con propósito de luego dar la vuelta”.

—¿Orellana retornó por sus compañeros? —preguntó el joven, mientras el capitán miraba en la expresión del joven marino su interés por estos apuntes.

—Paciencia, hay aún otros detalles en este episodio de la historia, mi querido amigo.

Pizarro habría dado la autorización para que Orellana ejecute su propuesta el 26 de diciembre de 1541, zarpando con cincuenta soldados en el bergantín San Pedro, mientras aquellos que quedaban en tierra los despedían con la esperanza de un pronto retorno con provisiones. Fray Gaspar de Carvajal, el fraile dominico,

⁶⁵ La interpretación del tiempo de espera es relativa, el texto original atribuido a Fray Gaspar de Carvajal es un tanto inexacto al respecto de la forma de calcularlo pues dice: “...que se retrajese atrás donde hubiese comida, y que allí le esperase tres o cuatro días, o el tiempo que le pareciese...”. Queda la duda si el tiempo corría desde la partida o desde el momento en que llegan a donde hubiese comida, lugar tampoco ubicado en el texto. En el libro de Historia Marítima del Perú se indica que el plazo dado habría sido de doce días.

acompañaría los rezos de los navegantes y se convertiría en el cronista de esta navegación.

En el primer día de navegación el bergantín San Pedro sufrió la arremetida de un tronco que provocó un ingreso de agua que casi hundió el navío, el cual tuvo que ser parchado en la ribera del río antes de continuar la navegación, la misma que al cabo de cinco días, no los llevaba a ningún sitio poblado. Nuevamente sin provisiones, los expedicionarios a flote no estaban seguros de poder continuar, ante lo cual Orellana decidió navegar dos días más antes de retornar sin provisiones, sin embargo, de acuerdo a Fray Gaspar de Carvajal, el retorno habría sido ya imposible “con parecer del capitán, dije yo una misa como se dice en la mar, encomendando a nuestro Señor nuestras personas y vidas, suplicándoles como indigno, nos sacase de tan manifiesto trabajo y perdición; porque aunque quisiésemos volver agua arriba no era posible por la gran corriente... tentar de ir por tierra era imposible”.

Orellana y sus hombres se debatían entre el hambre, la imposibilidad de navegar contra corriente en el río Napo que cada vez aumentaba de caudal y la remota posibilidad de retornar a pie abriéndose camino por la selva. La decisión quedó en manos de Orellana, quien, de acuerdo con el cronista, eligió el menor de los males: continuar río abajo en espera de encontrar algo que salve a los expedicionarios.

Los días que siguieron fueron tormentosos para los conquistadores, la falta de comida había eliminado su esperanza de salvación; hasta que una noche, casi a punto de desfallecer, escucharon en la orilla el sonido de tambores. Los conquistadores relacionaron el sonido con un pueblo, cabañas y abundante comida.

—En este punto encontré otro dato interesante sobre las costumbres militares de aquella época —dijo Tomás, haciendo una pausa al relato.

Al joven no le gustó aquella pausa, quería continuar, descubrir si los conquistadores españoles lograron encontrar alimentos en ese pueblo o si eran guerreros que los atacarían; sin embargo, escuchó con atención al capitán sobre aquello que evidentemente deseaba contarle.

—De acuerdo con este libro del que están tomados los apuntes, la costumbre militar de aquel entonces establecía dividir la noche en cuatro partes, una especie de turnos de guardia en el que los centinelas cuidaban mientras el resto dormía, el primero era el cuarto de prima, el segundo el cuarto de vela, el penúltimo el cuarto de modorra y el último el cuarto del alba.

—Interesante, capitán, pero mejor continúe con el relato —dijo el joven, mientras el capitán frunció el ceño y continuó.

En estas condiciones pasaron la noche los conquistadores, con los centinelas cuidando el sueño de sus compañeros, mientras todos esperaban ansiosamente el momento de encontrar comida. A la mañana siguiente, mientras el bergantín avanzaba cautelosamente, era observado por una serie de indios en canoas que ante su presencia se internaron en la selva. A lo lejos se vuelve a escuchar tambores, pero esta vez, lejos de pensar en comida, los conquistadores esperaban un combate con los nativos del sector. Sin embargo, cuando llegaron al poblado lo encontraron vacío y en las cabañas con hogueras aún humeantes comida de los nativos que sirvió para alimentar a los conquistadores, quienes habrían comido hasta hartarse, como hace mucho tiempo no lo hacían.

El encuentro con los nativos se produce horas más tarde, el 3 de enero de 1542, cuando en canoas se acercan temerosos por el río y Orellana procura llamar su atención pacíficamente, intentando

hablar las pocas palabras que conocía del lenguaje nativo, el quechua, que durante sus expediciones había aprendido; de acuerdo a Fray Gaspar de Carvajal los indios entendieron las palabras de Orellana⁶⁶, facilitando ese primer encuentro en medio de la selva, que fue el preámbulo para la posterior reunión del cacique del sector de Aparia con Orellana.

De acuerdo con Oberem (1967), los indicios señalan que este grupo que tuvo contacto con el conquistador era el de los “Omagua Arianas”; aunque este autor señala que la suerte de los Omaguas del río Napo es callada por los historiadores en general, estima que, para el año de publicación de su obra, quizás algunas familias seguían “aun viviendo en las cabeceras del Tiputini o entre los ríos Aguarico y Napo.” (p.165).

Los conquistadores tomaron posesión del pueblo de Aparia y de Irimacra, y de acuerdo con Fray Gaspar de Carvajal los nativos de estos pueblos “han venido... de paz y han dado obediencia a Su Majestad, y sirven y traen de comer para los cristianos.”.

Orellana habría indicado que, con la comida recolectada era propicio retornar hasta donde dejaron en campamento a Gonzalo Pizarro; esta versión da a entender que Orellana deseaba retornar a donde su jefe de expedición, sin embargo, sus soldados habrían manifestado su deseo de no retornar mediante un escrito entregado al escribano Francisco de Isásaga, que se encontraba en esta expedición. Este personaje español, de acuerdo con Pérez (1986), estuvo en América a partir de 1523 hasta su fallecimiento en 1576.

⁶⁶ El libro da una explicación, que se atribuye a Fray Gaspar de Carvajal, sobre la razón por la que entendieron los nativos a Orellana, indicándose que los nativos pertenecían al “grupo quechua de la selva”. Este punto y la correspondiente explicación sobre las lenguas que se hablaban en aquel entonces debe ser explorado con mayor profundidad.

–Pero Capitán –interrumpió el joven, no sería poco probable pensar que los soldados influyeron en Orellana para que cambie de posición, pues en circunstancias peores su sola voluntad fue decisiva al momento de tomar una decisión.

–Es cierto, estimado amigo, pero no olvides que la historia tiene varios elementos y variables que la van construyendo en función de la perspectiva de quien lo cuenta o lo relata. El libro de historia marítima del que se toman estos apuntes, en su página 240 incluye de forma textual lo que habría escrito Fray Gaspar de Carvajal.

–¿Entonces debo entender que esto ocurrió así? –dijo el joven mirando a los ojos del Capitán.

–Nadie puede garantizar que ocurrieron los hechos de una u otra forma, lo que han hecho los historiadores es tomar las fuentes más fidedignas para tratar de interpretar y construir en función de esas fuentes los hechos históricos, por ello es importante no detener la investigación y generar conciencia de su importancia; porque posiblemente si tú encuentras –y te reto a hacerlo– una fuente que diga lo contrario, se puede contrastar y configurar de forma más exacta esa interpretación de los acontecimientos históricos.

De acuerdo a este fraile dominico quien, como se anotó anteriormente, se constituyó en el cronista de la expedición, el escribano Isásaga, se presentó ante Orellana con el documento requisitorio que decía “en nombre de todos... e visto ser cosa imposible subir adonde vuestra merced dejó al señor Gonzalo Pizarro, nuestro gobernador, sin peligro de las vidas, y que es cosa que no cumple el servicio de Dios y del Rey... requerimos y pedimos de parte de Dios y del Rey a vuestra merced que no empiece esta

jornada tan cuesta arriba, en la que se ponen en riesgo las vidas de tantos buenos... por tanto suplicamos a vuestra merced, le pedimos e requerimos, no nos lleve consigo el río arriba...". Este documento habría estado firmado por cuarenta y nueve integrantes de la expedición, únicamente ocho soldados no lo habrían hecho y estaban dispuestos a retornar.

La decisión, aparentemente contra su voluntad, fue la de esperar en ese sitio durante dos o tres meses, en espera de que posiblemente Pizarro hubiese encontrado la forma de continuar y pudiese alcanzarlos. En ese tiempo se construiría también un bergantín para que el Gobernador a su llegada siguiera río abajo, y si no llegase Orellana con sus hombres continuarían la expedición. La construcción del bergantín inició con tanta euforia, a pesar de su desconocimiento en construcción, que en veinte días ya tenían listos dos mil clavos y aparejos para el navío⁶⁷.

En un intento de informar de la decisión a Pizarro, se ofreció a aquellos ocho que deseaban retornar hacia donde el Gobernador, la oportunidad de llevar en canoa, río arriba, una carta para él; este ofrecimiento estaba acompañado de una recompensa de mil castellanos de oro, sin embargo, habría sido aceptada únicamente por tres de ellos, que junto a dos negros y unos indios emprenderían esta misión. El Inca Garcilaso⁶⁸, recordaría posteriormente a uno de aquellos.

Orellana finalmente decide partir, la carta enviada a Pizarro le notificaba de esta situación indicándole que no habría razón para

⁶⁷ Debe tomarse en consideración que la fabricación de clavos era un trabajo arduo que requería la fundición del metal que existiera, para lo cual era necesario hacer fuelles, tener madera y en general muchos aspectos que en medio de la selva se dificultaban aún más.

⁶⁸ Garcilaso de la Vega, conocido como el Inca fue un escritor e historiador peruano hijo de español y una princesa de origen incaico; Como escritor, su estilo es destacado por varios críticos, lo cual contrasta con la polémica que existe entre varios historiadores sobre lo verosímil de sus aportes históricos.

que este último continúe, toda vez que las tierras ya habían sido tomadas en posesión para el Rey; sin embargo, nunca notificó que los curacas del sector le habían comentado de riquezas que existían río abajo en el lugar de las “Amazonas”.

La partida se habría dado el 2 de febrero de 1542, antes del plazo que se había establecido, pues aparentemente los indios del sector de Aparia, evidenciaban estar hartos de alimentar a los españoles. El viaje es alterado por la fuerza de la corriente cuando llegan a la confluencia del río Curaray con el Napo; entonces, se presenta un serio peligro y lo único que pueden hacer los navegantes es continuar río abajo, por el Napo, en cuyas orillas no se observaba la presencia de seres humanos, únicamente de animales que al paso del bergantín generaban asombro y pánico en los conquistadores. La monotonía de aquellos días de navegación era interrumpida por las historias sobre las Amazonas, que contaba fray Gaspar a pedido de los soldados, historias que, a decir del texto de historia, habrían sido inspiradas por los recuerdos del fray de aquellos escritos de Diodoro y Justino, leídos en su época de novicio⁶⁹.

–¿Se entendería que las Amazonas existían en otro sitio y en otras épocas? –preguntó el joven al capitán.

–El capitán tomó una fotocopia de un texto y respondió: En el libro de Historia Marítima del Perú, del que se tomaron estos apuntes, se realiza una amplia explicación sobre las Amazonas; no se encuentra referenciada la información, por lo que, a pesar de entenderse atribuible a fray Gaspar, la información sería más bien

⁶⁹ Diodoro Sículo vivió aproximadamente entre los años 90 a 30 a.C y Justino en el siglo II d.C., gran parte de su obra, en especial de Justino destaca el ascenso al poder y los eventos posteriores a la muerte de Alejandro Magno. A los dos se los asocia con relatos sobre la mitología Atlante en donde se hace referencia a las Amazonas.

aquella recopilada e interpretada por el autor de este volumen, el historiador José A. del Busto Duthurburu.

Las Amazonas eran, “mujeres de un pueblo fabuloso, situado en las orillas del Termodonte, en Capadocia, allá en tiempo de los grandes héroes. Vivían entregadas a las armas y para manejar mejor el arco se cortaban el pecho izquierdo. Sus maridos estaban con ellas sólo una vez al año y si de esta unión nacían hijos varones los daban a sus padres o, simplemente, los mataban antes de encariñarse con ellos; por el contrario, si nacían hijas hembras, las tomaban consigo para adiestrarlas en la equitación y educarlas en el arte de la guerra.”

Los días pasaban navegando siempre a favor de la corriente, hasta que un domingo habrían tomado, por consejo de indios del sector, el ramal de la derecha de una bifurcación del río Napo, llegando a un río de gran caudal. En este punto, se anota que las crónicas de Fray Gaspar parecerían poco confiables por la mutilación sufrida por aquellos que copiaron los textos. Se consideraría que se trataba de una repetición de otro hecho de circunstancias parecidas en los ríos Napo y Curaray, sin embargo, se registra que Gonzalo Fernández de Oviedo, conoció el texto original antes de que fuese mutilado y de acuerdo a él, el domingo 12 de febrero de 1542: “Día de Sancta Olalla, aviendo ya pasado once días de febrero después que partimos del asiento de los clavos, se juntaron dos ríos con el río de nuestra navegación, y eran grandes, en especial el que entró en la mano diestra como veníamos al agua abaxo: el cual deshacía e señoreaba todo el río, e parecía que le consumía en si; porque venía tan furioso e con tan grande avenida, que era cosa de mucha grima y espanto ver tanta palizada de árboles e madera seca como traía, que pussiera grandissimo temor mirarlo desde la tierra, quanto más andando por él. Estas juntas destos tres ríos se llamaron las juntas de Sancta Olalla...”

Luego de esto, Orellana continuaría río abajo, convirtiéndose por decisión de su gente en capitán independiente rompiendo de esta forma definitivamente con Gonzalo Pizarro.

–¿Y los conquistadores tuvieron algún encuentro con las esperadas “Amazonas”? –preguntó el joven.

–Esta parte de los apuntes debían terminar aquí, con su llegada al Amazonas, pues la intención fue siempre mantener la dirección de la investigación hacia los hechos relacionados a nuestro país y su historia, sin embargo, la curiosidad pudo más y cuando llegué a este punto, me surgió la misma pregunta –respondió el capitán con una sonrisa.

Fray Gaspar, en sus relatos, describe un enfrentamiento con los indios del sector, y hace referencia a la presencia de las Amazonas, “... Estas mujeres son muy altas y blancas y tienen el cabello muy largo y entrenzado y revuelto a la cabeza; son muy membrudas, andaban desnudas en cueros...”. Sin embargo, ningún historiador avala de forma frontal esta historia y le restan credibilidad, al extremo de atribuirle su origen a la imaginación del fraile dominico.

A pesar de ello, un siglo después, Cristóbal de Acuña, sacerdote español, que, de acuerdo con Arellano, Borque y Santonja (2009), se forjó un sitio como cronista minucioso, expone versiones que no diferirían de lo expresado por Fray Gaspar y, luego de otros cien años, Carlos María de la Condamine, vuelve a escuchar relatos relacionados. Este último no descarta su presencia y expresa: “Me contentaré con hacer notar que si alguna vez ha podido haber amazonas en el mundo ha tenido que ser en América, donde la vida errante de las mujeres, que siguen frecuentemente a sus maridos en la guerra y que no son muy dichosas en su vida doméstica, pudo hacer nacer en ellas esta idea, puesto que se les presentaban

frecuentes ocasiones de sacudir el yugo de sus tiranos buscando el medio de establecerse en un sitio en que pudiesen vivir independientes y al menos no hallarse reducidas a la condición de esclavas y de bestias de carga” concluyendo que “probablemente hubo amazonas en América”.

–Y con esto terminaríamos esta extensa parte de los apuntes tomados sobre el Descubrimiento del Amazonas, mi estimado amigo –dijo el Capitán.

–¿Y qué pasó con Gonzalo Pizarro? –preguntó el joven. ¿Retornó, continuó, volvió a encontrarse con Orellana?

–Eso tendrás que averiguarlo tú, mi estimado amigo; pero con mucha precaución, como te dije antes: la historia se va escribiendo y, en ocasiones, si no existen evidencias claras, podría ser tan solo una construcción e interpretación de lo verdaderamente sucedido. Posiblemente los hechos sean bastante cercanos a la realidad de este mal llamado descubrimiento, sin embargo, lo que obligó a Orellana a continuar y no retornar por Pizarro, desde mi perspectiva, son tan solo interpretaciones.

El Capitán salió del puente de gobierno y se dirigió a su camarote. Al poco tiempo traía en sus manos unos apuntes que los había separado del resto. Empezó a leerlos y contarle al joven algunos aspectos relacionados a su pregunta.

Orellana no habría contado con mucha simpatía por parte de los cronistas, inclusive el Inca Garcilaso lo denomina traidor, y con esta base en el libro de Historia Marítima del Perú, se inicia una sección en la cual se explican las razones por las que habría de considerarse que el Descubrimiento del Amazonas le pertenecería de “forma íntegra al Perú”.

Los argumentos expuestos se basan principalmente, en el hecho de que Orellana de forma indirecta estaría actuando a nombre del Gobernador del Perú, Francisco Pizarro. Esto es cierto, sin embargo, también es cierto que dicho gobernador actuó a nombre del Reino de España, por lo cual, si se aplicase el mismo análisis, el descubrimiento le correspondería de “forma íntegra” a España.

Esto pone en evidencia que, en esta parte del libro, las pasiones generadas por una situación vecinal conflictiva en el tiempo de su edición no permitieron visualizar objetivamente que el momento geopolítico en aquella época era distinto al actual, y esto es muy importante cuando se realiza un análisis histórico. Por lo tanto, una interpretación sin dicha perspectiva, como la realizada, carece de sustento adecuado, así como carece de sentido proclamar que este descubrimiento pertenece de “forma íntegra” a los quiteños. Al momento se vive un periodo histórico en el cual, los países de la región deberían entender la historia desde nuevas perspectivas y sobre todo construirla día a día de forma distinta; toda vez que nuestros países requieren urgentemente un esfuerzo integrador como alternativa para preservar la supervivencia no solo de la región sino de la humanidad.

La historia de héroes, heroínas, batallas y actos heroicos que es parte del imaginario colectivo hasta hoy, debería ser complementada y estudiada con profundidad desde la perspectiva del ciudadano común, de lo cotidiano, de su propia mitología, de su alimentación y forma de comercio. En definitiva, un redescubrimiento de aquellos aspectos comunes entre nuestros países y sus pueblos; los que siempre han estado presentes a pesar de un esfuerzo permanente por considerarnos distintos. Reencontrarnos con esa identidad regional tan evidente y necesaria para las futuras generaciones.

LA SITUACIÓN MARÍTIMA DE LOS SIGLOS XVII Y XVIII

Las pláticas entre estos marineros continuaban cada día, el joven ya era parte de aquel barco y los relatos del capitán poco a poco habían cobrado mayor importancia que el destino final de dicha travesía. Era como posiblemente debía ser la vida misma en su estado puro, un camino que día a día había que explotarse, vivirse al máximo, con intensidad, conociendo que lo único cierto es el presente y vale la pena vivirlo a plenitud.



Figura 17. Óleo de Jean-Antoine Gudin que representa el abordaje de un navío español, por piratas franceses en el siglo XVII. Tomado de National Geographic (2012).

El joven se encontraba en la cámara mirando un cuadro, una pintura de un abordaje pirata. La imagen traía a su memoria antiguos relatos que describían la forma de navegar en aquellos tiempos, y la presencia de corsarios que junto a piratas atemorizaban a los navegantes.

–Aunque hoy se tenga una imagen diferente de los corsarios, estos fueron un gran problema siglos atrás –dijo el capitán, mientras entraba a la cámara.

–Es verdad, aunque aún se discute si Drake fue un corsario o un pirata, definitivamente su presencia y los estragos que causó son parte de la historia –respondió el joven marino, mientras leía los nuevos apuntes entregados por el capitán.

Esa diferenciación era fundamental en aquellos tiempos, pues de ser capturado, su vida dependía de la forma en que era catalogado.

Al respecto resulta interesante un pasaje encontrado en la parte final del Tomo III del Volumen 2 de Historia Marítima del Perú, en donde se relata algunos detalles relacionados a lo últimos corsarios ingleses⁷⁰, los cuales, sin duda, tuvieron presencia en aguas del actual Ecuador.

Se detalla por ejemplo que John Oxenham, admirador de Francis Drake, había probado fortuna en el denominado Mar del Sur, construyendo un pequeño barco con el cual atacó cerca de Panamá a un barco proveniente de Guayaquil con 30.000 pesos de oro y posteriormente a otro que navegaba desde el Callao.

Estos ataques causaron una consecuente reacción de las autoridades españolas que iniciaron la caza del inglés y su gente. A

⁷⁰ El título del Capítulo XV de esta obra es “Los últimos corsarios isabelinos” pag 593 a 614.

pesar de las dificultades encontradas para lograr su objetivo, al final, Oxenham fue traicionado por los esclavos cimarrones que lo acompañaban y fue entregado a los españoles. En estas circunstancias él y sus hombres son interrogados sobre la existencia de una autorización de Isabel de Inglaterra para actuar de corsos y ante la ausencia de dicha patente, la mayoría de los ingleses fue ahorcada en la plaza pública, con excepción de Oxenham y siete personas más que fueron enviados a Lima⁷¹, donde recibieron trato de piratas y fueron reclusos en las cárceles del Santo Oficio, permaneciendo allí hasta que fueron ejecutados con el pretexto de ser “Luteranos”. Esto habría desencadenado la sed de venganza y codicia de los ingleses que precipitó la llegada de Drake, Cavendish y Hawkins en los años siguientes.

Pero los ingleses no fueron los únicos que incursionaron en estas tierras que habían sido conquistadas por los españoles. En el Capítulo III del Tomo IV se relata que Mauricio Nassau, Príncipe de Orange, organizó una escuadra compuesta por once navíos, con 294 cañones y 1637 hombres al mando del General Jacques L'Hermite Clerk y del Almirante Jean Huighens, con la misión de disputar el dominio español del Nuevo Mundo.

Las naves encabezadas por la Capitana Amsterdam y la Almiranta Delft entraron en aguas del Pacífico el 2 de febrero de 1624, empezando el asedio a varios puertos, principalmente Callao y Guayaquil. En el camino hacia Guayaquil sorprendieron a cuatro navíos, tres fragatas y dos bergantines, tomaron su botín y llegaron a tierra. La ciudad, un caserío en aquel entonces, fue saqueada y quemada junto con algunos de los barcos que se encontraban en construcción en los astilleros; en la defensa del puerto los guayaquileños mataron a casi un centenar de piratas holandeses.

⁷¹ Se da a entender que Oxenham y aquellos siete hombres si habrían tenido la patente que les acreditaba como Corsarios.

Los limitados resultados económicos obtenidos, las bajas recibidas y la muerte de L'Hermite, menguaron la moral de los piratas e incidieron en su partida del Pacífico, hecho acontecido el 15 de agosto de 1624.

—¿Esta situación impulsó el fortalecimiento de las escuadras virreinales españolas de la época? —preguntó el joven al capitán.

—El capítulo del que se han tomado estos apuntes finaliza indicando que situaciones extremas de este tipo se repitieron luego de varios decenios, con lo que, la conveniencia de reforzar la escuadra perdió paulatinamente fuerza para la corona española.

En estas condiciones la costa sur del Pacífico que tenía grandes recursos era vulnerable; por lo tanto, los asedios piratas continuaron, aunque de forma esporádica.

Sharp, Davis y otros piratas se cuentan entre aquellos que ejercieron estas actividades en este sector del Pacífico.

En los años 1680 y 1681 el inglés Bartolomé Sharp con 150 piratas sembraron el terror desde Panamá hasta el extremo sur del continente. Sharp y sus hombres avanzaron a Galápagos en donde estuvieron en junio de 1680 zarpando en julio hacia la costa ecuatoriana, arribando a un lugar denominado de las Barbacoas.

—Y ese lugar, Barbacoas, en donde está ubicado —preguntó el joven, deteniendo la lectura.

—Aquí —respondió el capitán, mientras señalaba en un mapa un sector al norte de la provincia de Esmeraldas y continuó explicando algunos detalles al joven. Esta fue una interrogante que surgió cuando revisaba estos apuntes, pues no había escuchado del sitio, así que profundicé un poco en el tema. Aunque encontré poca información al respecto, me parece bastante ilustrativa la

investigación realizada por Lane (1997), titulada “Los bucaneros y la defensa de la costa del Pacífico a fines del siglo XVII en Quito: el caso de Barbacoas”. En dicha investigación la autora ubica a las Barbacoas en el litoral del Pacífico de la actual Colombia, perteneciente a la Real Audiencia de Quito y famosa por sus minas de oro. Te recomiendo la lectura de este documento, pues entrega una visión interesante sobre la actividad pirata en nuestro actual territorio y consecuencias que yo desconocía como la importancia y provecho que sacó la fábrica de pólvora de Latacunga ante la amenaza bucanera. Pero por hoy continúa con tu lectura.

Sharp y sus hombres, que venían de Galápagos, lograron avanzar por la ría de Guayaquil, en donde se enfrentaron y vencieron a una embarcación al mando de Tomás de Argandoña. El pirata continuó hacia el sur y finalmente abandonaría esta región por el Estrecho de Magallanes.

El flamenco Edward Davis también pasó por estas aguas. En marzo de 1684 se registra su presencia con dos fragatas de 36 y 16 cañones respectivamente. Permanecieron en las islas Galápagos, avanzaron hacia Guayaquil en donde se le unieron tres naves con más piratas infiltrados desde Panamá y continuaron asolando sin tropiezos la costa durante aproximadamente tres años, especialmente en el Perú.

En abril del año 1687 un grupo francés, al mando de Hout y Grognet, piratas que se unieron a Davis, se presentaron en la ría de Guayaquil con tres navíos denominados San Jacinto, Torito y Santa Rosa de Viterbo, avanzaron hacia la ciudad y se apoderaron de ella; se registra que estos piratas se enfrentaron a la escuadra del virreinato del Perú desde el 27 de mayo hasta el 2 de junio de 1687, fecha en la cual abandonaron estas costas. Coincidiendo con esta información, Ceinos (1998) indica que la ciudad fue reducida a

escombros cuando los piratas Hout, Picard y Grognet se apoderaron de Guayaquil.

El piloto Juan Martín Ibañez que fue capturado por piratas en 1689 relata episodios vividos con sus captores. El 15 de octubre cayó en manos de un grupo de piratas y fue interrogado sobre la presencia del galeón San Lorenzo y aquellos lugares aptos para realizar pillaje de plata.

En búsqueda de tesoros, estos piratas liderados por un hombre de quien no se tiene certeza de su nombre y origen, empiezan a atacar varios barcos hasta que deciden dirigirse a las islas Galápagos, arribando a la isla de la Virgen⁷², en donde encuentran un mensaje en una bandera, en el cual otros piratas indicaban que un barco con tesoros se encontraba en la isla Santo Tomás. En dicha isla se reunieron todos los piratas para celebrar un consejo, y permanecieron en el archipiélago hasta el 12 de marzo de 1690, luego realizarían dos recaladas más, la primera a mediados de 1691 y la última en agosto del mismo año.

⁷² El nombre de esta Isla aparece también en la obra de La Torre (2010) San Cristóbal y su historia, señalando que en los relatos de Ibañez se incluían islas con nombres desconocidos. Hasta el momento de publicación no se han encontrado datos sobre la ubicación de esta Isla.

GUAYAQUIL ASTILLERO DE LAS ESCUADRAS VIRREINALES

Continuando con estos apuntes, es importante mencionar el esfuerzo que significaba en aquella época, siglos XVII, XVIII, el emprender aquellas travesías que se han relatado en la sección anterior, que solo es comprensible ante la presencia de un botín que justifique para aquellos piratas dicha empresa. Y definitivamente ese botín se encontraba en las rutas marítimas que unían los principales puertos de la época.

—¿Y cómo cuidaba la corona española la seguridad de las rutas marítimas? —preguntó Alberto de repente. La pregunta esta vez era mucho más natural, pues de a poco las conversaciones eran más extensas y la familiaridad entre los dos personajes hacía que todo fluya con espontaneidad. Habían pasado ya algunos días, el capitán tenía solo la mitad de sus apuntes, pues cada hoja leída, conversada y analizada, pasaba a aquella carpeta azul que para el joven se convertía poco a poco en un tesoro, su propio tesoro.

—Existe una relación indivisible entre la economía, la seguridad y el desarrollo bien entendido —respondió el capitán, al tiempo que miraba unas maquetas de veleros de aquellas épocas.

Los intereses económicos requieren seguridad y estas dos son parte importante de ese desarrollo bien entendido que debe garantizar el bienestar de los pueblos, ese bienestar que debería ser el fin último de cualquier tipo de gobierno.

El capitán se había desviado como tantas veces del tema de conversación, y sonrió consciente de que fue a propósito, pues su intención era que estas conversaciones motiven al joven a pensar más allá de la historia, más allá de estos apuntes, que intente encontrar nuevos mares de conocimiento en los que pueda investigar y consolidar su propio pensamiento; solo era su opinión y no estaba

de acuerdo con los dogmas, dudaba de casi todo y creía fervientemente en la capacidad del ser humano para construirse a sí mismo, perfeccionarse y encontrar la luz a través de la investigación.

Pero era momento de continuar, así que tomando las hojas que tenía en frente empezó a contar al joven sobre tres puntos de vista considerados para proteger los puertos en aquellas épocas:

El primer punto de vista tomaba en consideración **la geografía**, dando supremacía a la distancia existente entre Europa y esta parte del mundo, lo cual, sumado a la dificultad de pasar con una flota por el Estrecho de Magallanes, hacía poco probable la presencia de potencias extranjeras o sus navíos como amenaza para el sector.

Una segunda perspectiva, establecía la necesidad de proteger los puertos básicamente a través de la utilización de cuerpos de ejército ubicados en posiciones claves, generando una **defensa desde tierra**, con preferencia de unidades de caballería. Este modelo defensivo, fue aplicado con resultados negativos por los resultados y costos requeridos.

Las **fuerzas navales**, consideradas como fortalezas móviles, eran la tercera opción, visión impulsada por aquellos que consideraban imprescindible la existencia de una armada o por lo menos una escuadra con la capacidad suficiente para enfrentar cualquier amenaza marítima. Es evidente que esta opción era la más idónea, sin embargo, los costos requeridos para su implementación eran excesivos, aún si se consideraba el empleo de corsos para estructurar dicha flota.

En términos generales, para la corona española, el escenario que se configuraba para sus territorios de ultramar contenía amenazas distantes, como el hecho de que tenían que enfrentarse a

una geografía que dificultaba el acceso a Suramérica. Esta característica influía en una limitada actividad para una posible fuerza naval de gran dimensión cuya formación era costosa⁷³, esto sumado a la protección de tierra que tenían aquellos que podían denominarse realmente como puertos, dio como resultado que no se constituya una verdadera fuerza naval en aquella época. Consecuentemente, el esquema de protección naval empleado fue el de una escuadra virreinal formada por tres o cuatro unidades, las mismas que resguardaban el litoral ante los piratas, perseguían el comercio ilícito y fundamentalmente servían de convoy para conducir el flujo de riquezas que salía a Europa vía Panamá.

El empleo de este esquema se vio fortalecido finalmente por la reducción de la presencia de piratas y corsos en América, especialmente como consecuencia del Tratado de Utrecht, que puso fin a la guerra de sucesión española y entre otras cosas permitía a los ingleses, a quienes se atribuían las principales agresiones de este tipo, el tránsito y comercio del denominado “navío de permiso”, que podía desembarcar 650 toneladas en América y bajo esta figura retornar a Europa riquezas que eran conseguidas bajo el amparo de este tratado; para algunos era el inicio de la libertad de comercio.

Como se ha indicado, la denominada Escuadra Virreinal no tenía grandes dimensiones, estaba conformada por no más de tres a cinco navíos, categorizados como Capitana, Almiranta y Pataches. Estas embarcaciones en muchos casos fueron construidas en Guayaquil.

⁷³ Otro aspecto, indicado en este libro de Historia Marítima del Perú, que pudo influir en contra de la conformación de una bien formada escuadra naval, es la forma de ataque de los piratas, que dadas las condiciones, huían del enfrentamiento con sus unidades sumamente ligeras y aptas para maniobrar, atacar y huir.

Se resalta el caso de la construcción de dos galeones, cuya obra habría estado bajo el cuidado del Corregidor de esta plaza, don Ordoño de Aguirre⁷⁴.

Entre los años 1616 y 1620 se habría remitido a Guayaquil la suma de 25,879.944 maravedís, equivalentes al 2,94% de la suma total de ingresos y gastos del virreinato.

—¿Y que eran los maravedís? —preguntó el joven, pues era la primera vez que escuchaba dicho nombre.

—El capitán, al parecer, había anticipado la pregunta, así que, tomando un texto que sacó de entre sus apuntes respondió: el maravedí fue una antigua moneda española y, de acuerdo con Garcilaso de la Vega, cada peso de plata o de oro equivalían a 450 maravedís.



Figura 18. Moneda de 8 maravedís de 1620.

⁷⁴ El Tomo IV de la Historia Marítima del Perú, en su página 48, establece como fuente consultada la Cédula del 30 de agosto de 1603, del Archivo de Indias.

Una línea interesante de la historia es la forma en que se fue desarrollando e implantando la moneda en América, al respecto existe un trabajo realizado por Torres (1994) llamado “La implantación de la moneda en América” que entrega una descripción sobre este tema, te recomiendo su lectura.

Mientras terminaba esta frase, la mente del capitán se trasladó al subsuelo del Museo Pumapungo en Cuenca, en donde se encuentra el Museo numismático de esta ciudad y en el que se expone un recorrido por la historia de nuestra moneda hasta la adopción del dólar. El capitán contó al joven la experiencia de una reciente visita a este museo y algunos elementos interesantes que pudo encontrar en él, recomendándole finalmente su visita, al tiempo que continuaron con la lectura de sus apuntes.

La suma de maravedíes indicada en párrafos anteriores fue remitida a Guayaquil para la construcción y reparación de embarcaciones.

Se destaca la construcción de “Nuestra Señora de Loreto” que se botó en 1619 y tenía 25,20 metros de eslora, 700 toneladas de desplazamiento, y que se constituyó en la época como la Capitana de la Mar del Sur. Este barco estaba artillado con 44 bocas de fuego y tenía una tripulación de 50 marineros y 12 grumetes.

De igual manera, en este periodo se realizaron las reparaciones del “San José” desde noviembre de 1617 hasta agosto de 1618, el cual naufragó frente a Panamá en 1631 cargado de plata. De acuerdo con Amores (2019), este evento se produjo el 17 de junio de 1631 en el Golfo de Panamá, cuando el navío cruzaba desde Callao a Puerto de Perico en Panamá junto al galeón “Nuestra Señora de Loreto”, constituyéndose en una pérdida crucial para los intereses de España.

Estos acontecimientos se produjeron cuando el Conde de Chinchón era Virrey del Perú, de cuyo periodo datan el hallazgo de la corteza de quina y el impulso al fortalecimiento de la fuerza naval.

—Antes de continuar con el tema naval —hizo una pausa el capitán, de aquellas que utilizaba cuando algo importante había encontrado— ¿Sabías que la quina, planta medicinal utilizada para tratar la malaria fue declarada como la “Planta nacional del Ecuador”?

—Sin esperar respuesta, continuó —pues te dejo un dato interesante que me llevó a hacer esta pausa en este momento de nuestros apuntes: resulta que la quina lleva como nombre científico *Cinchona officinalis*, y este nombre obedece a que Carlos Linné padre de la botánica moderna quiso honrar el nombre de la Condesa de Chinchón, esposa del virrey antes mencionado, a quien se le atribuye ser la primera persona blanca en quien se usaron los polvos de la corteza de esta planta. Si deseas profundizar en este tema especialmente la razón por la que se le designó a la Quina como especie representativa del Ecuador, puedes encontrar información útil en el trabajo de Acosta (1989), “La Cinchona o Quina planta nacional del Ecuador”, de donde se tomaron las ideas para este párrafo.

En cuanto al tema marítimo, el Virrey evidencia su preocupación a través de comunicaciones que eleva al Consejo de Indias, detallando la situación en su jefatura. En estas comunicaciones pone en consideración la posibilidad de envío de una flota desde España, indicando que los costos de construcción son menores en el viejo continente comparados con los de Guayaquil, puerto astillero al que describe como “el único punto en donde podían botarse naves de gran porte”. Para fortalecer su punto de vista hace

referencia también a la vulnerabilidad existente en el puerto de Guayaquil frente a la amenaza latente de piratas.

A pesar de lo indicado, la Junta de Guerra de Indias habría recomendado que se ordenase la construcción de las unidades que se requieran en los astilleros de Guayaquil. Para tal efecto, algunos pertrechos caros “como clavazón y otros accesorios”⁷⁵, serían enviados desde España. De esta forma Guayaquil continuó siendo, para ese entonces, la opción por la que se decantaba la corona española a fin de mantener y fortalecer sus fuerzas navales en esta parte del continente.

Posteriormente, en el periodo del Marqués de Mancera, en Guayaquil se ordena la construcción de dos galeones, una Almiranta de 1,150 toneladas y una Capitana de más de un millar de toneladas, que el cronista Torres describe a una de ellas como “la reina del mar del Sur, y pudiera serlo del Norte por su hermosura y grandeza...”. Esta observación tomada de forma textual del Volumen IV de la Historia Marítima del Perú, se atribuye al cronista agustino en la obra “Crónica Agustina”. Estas naves fueron botadas en julio de 1644 luego de un periodo de construcción de tres años y un mes⁷⁶.

En cuanto a los costos de construcción de estas naves, se señala que se remitieron a Guayaquil entre 1641 a 1645 un total de “36,221.496 maravedíes, equivalentes al 3.13% de los gastos públicos de la Caja de Lima”⁷⁷. Estas naves se constituyeron en los barcos de guerra de mayor dimensión que surcaron el Pacífico hasta

⁷⁵ Como fuente bibliográfica de esta información el libro de Historia Marítima del Perú, establece la Cédula de 1° de abril de 1636 del Archivo de Indias.

⁷⁶ La colocación de las quillas habría sido el 8 de junio de 1641, desde esa fecha se realizó el cálculo del tiempo de construcción. Adicionalmente, de acuerdo con lo observado en el texto del libro del que se toman estos apuntes, la construcción de los dos galeones habría sido realizado al mismo tiempo.

⁷⁷ La referencia bibliográfica para estas cifras, indicada en el libro de Historia, es la obra *Seville et Atlantique* de CHAUNU H. (París, 1959).

ese entonces, la Capitana Jesús María con 1150 toneladas debió haber medido 37 metros de eslora y 12 metros de manga, con un puntal de 5,70 metros, en cambio la Almiranta Santiago unas 150 toneladas menos con las correspondientes medidas proporcionales.

La Capitana Jesús María, encalló en la ensenada de Chanduy en 1654, a tan solo diez años de su botadura. En este viaje llevaba consigo grandes sumas de dinero y estaba a cargo del Maestre Bernardo de Campos. Para aquella época era presidente de la Audiencia de Quito Vásquez de Velasco, quien realizó los esfuerzos necesarios para recuperar el cargamento de la nave hundida, logrando rescatar una importante proporción de este, así como piezas de artillería que fueron incorporadas al galeón San Francisco Solano. Sin embargo, debido a la pérdida de la nave, se instauró un expediente en contra del General don Francisco de Sosa.

De acuerdo con una nota de prensa del año 2006, la Capitana tenía la capacidad de transportar 500 millones de dólares en plata; sus tesoros fueron rescatados en el año de 1996.

A pesar de no encontrar información precisa sobre la magnitud de este hallazgo, la nota de prensa da una idea al respecto pues se indica que los buzos rescataron 386 barras de plata, 160 cajones reales, cuatro mil monedas de plata, dos lingotes de plata, cañones de bronce, entre otros tesoros. (Noventa galeones, 2006)

La siguiente información permite visualizar algunos detalles interesantes sobre la organización de la construcción marítima en aquel entonces, tales como la procedencia de la materia prima empleada; por ejemplo, se observa el empleo de personal de marinería proveniente de Sechura y Colán, poblaciones ubicadas al norte del Perú; la utilización de cobre y jarcia chilenos, brea del Perú y madera de Guayaquil y no se debe perder de vista que al menos una parte de los astilleros habrían estado ubicados en la Isla Puná.

La construcción alcanzó un valor total de 374,693 pesos con el siguiente detalle:

Detalle	Pesos
Gastos iniciales (primeros sueldos a funcionarios que organizaron las labores)	5,945
Remesas a la orden de los oficiales reales en Guayaquil, para gastos no contemplados.	226,513
Fletes marítimos de artículos y pertrechos (hierro, clavos, pólvora, mosquetes, pertrechos de guerra y munición)	2,785
Mano de obra de carpintería	9,258
Mano de obra herrería	1,240
Sueldo y jornal para naturales de Sechura y Colán que acuden como grumetes a Guayaquil	38,455
Retribución de artilleros	11,095
Pintura y arreglo de escudos y artillería	2,000
Cobre chileno	3,000
Jarcia y estopa de Valparaíso y Concepción	15,361
Lona (3,000 varas)	3,500
Cinco anclas con un total de peso de 169 ½ quintales. Incluyendo transporte hasta la Isla Puná.	20,194
520 varas de bayeta colorada	465
Pífanos (flauta pequeña), tambores y una campana	656
245 quintales de brea de Perú para carenar	1,597
50 quintales de bizcocho y galletas	280
Madera de Guayaquil	162
Seis tinajas, dos pipas y 24 cubos	74
Medicamentos	1,088
Gastos militares para atender las tropas de cobertura de los astilleros de Puná.	3,500
Otros gastos	3,000

Fuente: Elaborado por el autor con información tomada de las páginas 97 y 98 del Tomo IV de Historia Marítima del Perú.

El libro de Historia Marítima del que se toma esta parte de los apuntes utiliza como referencia bibliográfica a la obra “Fábrica de galeones en el astillero de Guayaquil en la época del Marqués de Mancera, en: Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial (Lima, 1944), p. 101-104”, que a su vez ha obtenido información de los libros originales conservados en el Archivo histórico del Ministerio de Hacienda de dicho país.

Con el paso de los años se cuestionó la construcción en el Pacífico de naves de más de 500 toneladas de arqueo⁷⁸, sin embargo, ante la necesidad de rearmar la escuadra española en la época del Virrey del Perú, Conde de Alba de Aliste, se planificó la construcción de dos naves en Guayaquil. Esta construcción fue objetada por la Junta de Guerra, debido al hundimiento de la Capitana Jesús María, a pesar de ello, el proyecto continuó y la construcción en Guayaquil de estas dos nuevas naves, estuvo a cargo del Almirante don Cristóbal de Melo, considerado como uno de los más capacitados en materia de construcción náutica, en la América de aquel entonces. Al respecto de esta información, de acuerdo con Cappa (1894) el nombre del conde era Alba de Liste y la construcción estuvo bajo la inspección de Cristóbal de Mello, con lo cual confirma la construcción de estos navíos, a pesar de diferir parcialmente en los apellidos de estas personas.

En 1676, la Corona española establece la estructura y dimensiones que debían respetar los constructores en los astilleros para que las naves mercantes pudiesen ser transformadas en

⁷⁸ En este punto no se encontró información precisa sobre la fecha de la Cédula Real con la que se limitaba a 500 toneladas las construcciones en el Pacífico. En un párrafo posterior del libro de Historia base de del presente relato, se indica que el desastre de Chanduy sería producto de haber excedido “las referidas 500 toneladas”, por lo cual aparentemente la limitación existente sería incluso anterior a la construcción de la Capitana Jesús María.

buques de guerra⁷⁹. En este periodo de tiempo se evidencia una compresión de la economía española y para la construcción de dichas embarcaciones, que podían ser transformadas en buques de guerra, los fondos provenían de los mismos propietarios quienes a cambio recibían distinciones honoríficas. Tal es el caso de dos naves mercantes que se estaban construyendo en Guayaquil por encargo de don Bernardo de Goyeneta y don Pedro de Otazu, las cuales fueron transformadas en fragatas de guerra, recibiendo en compensación los Corregimientos de Otavalo y Chimbo respectivamente, siendo las primeras unidades de guerra en aguas del Pacífico, construidas sin desembolso del erario español.

⁷⁹ Esta disposición habría sido sancionada con la Cédula real del 12 de agosto de 1676.

GUAYAQUIL Y SU CONSTRUCCIÓN DE NAVÍOS

—Por lo que se puede observar, existía una estrecha relación entre la Isla Puná y Guayaquil como astilleros en el siglo XVII — comentó el joven mientras se preparaba un café en esta nueva tarde de plática.

—Por la información recopilada se podría decir que el sector de Guayaquil, entendiéndose como sector a toda la cuenca del río Guayas, funcionaba un sistema de astilleros, y la isla Puná era utilizada como sitio de construcción de naves de gran tamaño para la época —respondió el capitán, un tanto dubitativo, pues era un tema en el cual aún no quería profundizar.

Mientras el joven oficial emitía un comentario al respecto, la mente del capitán se alejó como tantas veces y empezó a diseñar un nuevo viaje para tratar específicamente este tema. Visualizó la nueva ruta y se sintió obligado a retirar algunas hojas de sus apuntes, las cuales guardó en espera de ese nuevo proyecto. El joven, que aún seguía hablando, sin saberlo, ya estaba embarcado en ese nuevo proyecto. Sin embargo, era el momento de continuar con los apuntes de esta parte de la historia que en su siguiente viaje profundizaría.

Los puertos de El Callao, Arica y Guayaquil fueron los puntos de enlace con las principales rutas marítimas, en este sector de Sudamérica, el primero de ellos relacionado básicamente con Lima como centro de consumo y los dos siguientes enlazados con vastos territorios que utilizaban estos puertos para el intercambio comercial; por lo tanto, si bien es cierto de estos puertos salía oro y plata hacia España, gran cantidad de mercadería ingresaba por ellos antes de su salida con las riquezas de la región.

En lo que respecta al Puerto de Guayaquil, se indica que, durante la época virreinal, fue el segundo puerto en importancia de todo el litoral del Pacífico y a pesar de las dificultades propias de su geografía, por tener que remontar la corriente a vela o remo. De este puerto se redistribuía cacao a toda la costa, desde Panamá a Chiloé y recibía víveres, mercadería de España, México y Asia.

Por su parte, en cuanto al auge de Guayaquil como astillero, varios autores coinciden en señalar a esta ciudad como el astillero más importante del Pacífico. Al respecto, algunos factores se han mencionado en estos apuntes, sin embargo, sin dejar de lado aquellas razones relacionadas a la distancia entre España y el continente americano, se debe destacar la existencia de maderas de calidad, la comodidad para instalación de astilleros y la facilidad para agenciamiento de mano de obra.

En cuanto a la mano de obra para la construcción de galeones fue común el empleo de indios de Mita para cortar madera, a pesar de la prohibición establecida con Cédula Real del 24 de noviembre de 1601, de acuerdo a la cual, se debían emplear negros esclavos en lugar de los indios de Mita. Sin embargo, ante la demanda existente, todo el esfuerzo se dirigía hacia la construcción de estos barcos, que tenían la fama de contar con quillas ligeras y buen material que era apetecido en la época por su solidez y duración dejándose de lado la prohibición y empleando a los mitayos, víctimas de un sistema que a cambio de un ínfimo salario establecido por la ley debían cumplir con tareas en diversos ámbitos como la agricultura, minería, construcción etc., un sistema que si bien es cierto no fue ideado por los españoles pues era ya empleado por los incas, fue utilizado en la época de la colonia. (Ruiz, 1990).

Tal fue la trascendencia que cobraban los astilleros de Guayaquil que en 1766 existieron informes favorables para situar un astillero real en este sector, destinándose para tal efecto al Ayudante de Construcción, don Cipriano Echenaer, para que

montase un astillero con capacidad para construir hasta navíos de 68 cañones.

Guayaquil, a pesar de pertenecer en aquel entonces al Virreinato de Nueva Granada, proveía de navíos también al Virreinato del Perú y las autoridades de los dos Virreinos se mostraron partidarios de la propuesta. De esta forma el astillero real consolidaría la posición de Guayaquil y su influencia a nivel sudamericano en esta costa del Pacífico.



Figura 19. Mural “Reales Astilleros” ubicado en el sector de la Atarazana resalta la actividad de construcción de barcos en la época de la colonia. Tomado del Universo (2013).

En algunas partes de estos textos, se indica que el astillero se encontraba situado a kilómetro y medio del emplazamiento de la ciudad, río abajo y contaba con varios lugares en los cuales se realizaba la construcción de sus barcos. De todas formas, hasta aquella época no se encontraba consolidada la idea de un gran astillero, al contrario, habrían sido proyectos específicos de desarrollo vinculados a necesidades puntuales, pero la intención en 1766 era establecer un gran astillero Real.

–Entiendo por lo que se recoge en estos apuntes que Guayaquil se constituyó como un astillero real –preguntó el joven.

–Pudo haberse convertido en uno –respondió con cierto pesar Tomás Acevedo. Guayaquil como se puede apreciar, tenía la ventaja de contar con una geografía y provisión de madera para montar astilleros en sus áreas de influencia, utilizando inclusive la Isla Puná para navíos de mayor envergadura, insisto, un verdadero sistema de astilleros.

Esta idea a pesar del beneplácito de los Virreyes de Perú y Nueva Granada no progresó, aduciéndose que era más ventajosa la construcción en Talcahuano, Chile, e inclusive alegándose deficiencias en la madera guayaquileña al compararla con la chilena. De esta forma, no se llegó a consolidar una idea que habría cambiado la situación futura de nuestro puerto astillero.

A pesar de ello, la evidencia indica que Guayaquil continuaría trascendiendo porque se carenaban y se construían la mayoría de los barcos de este sector de América.

En las páginas 262 a 274 del tomo IV del libro de historia marítima del Perú, se describen detalles interesantes de Guayaquil como astillero y se indica que la botadura de los cascos al agua era un espectáculo "muy vistoso, y por tratarse del único astillero de importancia en el litoral, era celebrada cada botadura como una gran fiesta".

Hay un detalle adicional mencionado en la botadura de barcos en los astilleros de Guayaquil. Al contrario de otros puertos europeos o americanos, en el mismo sitio se colocaba la primera carga y salía de allí con productos para Panamá o el Callao, aprovechando de esta forma la salida de cada navío.

En cuanto al material de construcción, la madera era local, de tan buena calidad que inclusive Guayaquil proveía de madera para carenar y reparar barcos al Callao⁸⁰. Para sostener estas afirmaciones se indica que no se había registrado ningún evento en el cual los palos de esta madera se hubiesen afectado por la fuerza de las velas. La jarcia era traída desde Chile, aunque en ocasiones se suplía con material de Jipijapa. Las velas, por su parte, eran de algodón hilado, las mismas que no habrían alcanzado la calidad de las europeas.

Jorge Juan y Antonio de Ulloa, en su obra "Noticias Secretas de América", entregan información detallada sobre el Astillero de Guayaquil en aquella época. De acuerdo con estos autores la gran cantidad de madera de excelente calidad, con grandes bosques alrededor de toda la ciudad, facilitaba la labor del constructor y los costos se centraban en abonar el jornal para que los peones corten con anticipación la suficiente cantidad de madera para la construcción, esta madera era fácilmente transportada, lanzando los troncos al río Guayas, para posteriormente ser conducidos por sus esteros hasta los puntos de construcción.

Aunque la madera en general era de buena calidad, cada especie tenía un uso determinado en función del objeto a construirse, por lo tanto, los navíos empleaban la mayor parte de árboles de la zona: guachapelí, roble amarillo, maría, canelo, mangle, bálsamo y laurel. De acuerdo con las descripciones, de estas especies la más destacada era el guachapelí, de color entre colorado y amarillo, una madera sólida y fibrosa, suave al corte, pero casi incorruptible.

De acuerdo con los apuntes tomados, si el guachapelí era adecuadamente cortado, el tiempo de vida de los navíos se prolongaba más allá que el de aquellos construidos en Europa. Al

⁸⁰ Esta aseveración es tomada de la página 274 del Tomo IV de la colección de Historia Marítima.

respecto, se relata la historia de un navío construido en Guayaquil con esta madera, denominado **El Cristo Viejo**, que habría alcanzado más de 80 años.

Otra de las maderas destacables, era la maría de Guayaquil, con la que se desarrollaban las arboladuras de los navíos, con tan buenos resultados que no se habría conocido de alguna nave del Pacífico que hubiese perdido su arboladura excepto por haber tenido que cortarlas por alguna emergencia ante temporales en la mar. Desde el punto de vista comercial, esta madera era la única que tenía dueño aparente, pues los vecinos de Guayaquil poseían el privilegio de cortar arboladuras en este astillero; de esta forma, los navíos de la flota del virreinato únicamente pagaban el precio del corte y de la conducción, pero los dueños de navíos particulares tenían que comprar esta madera a los vecinos, a cambio una corta suma que era entregada al Fisco.

—¿Existió realmente un árbol con el nombre María en el Ecuador —preguntó el joven, con escepticismo y cierta picardía— o fue un error al tomar los apuntes?

—Esa misma interrogante la tuve yo —respondió el capitán. No soy un experto en este tema, así que tuve dudas sobre un posible error al tomar los apuntes; pero pude despejar la interrogante y te puedo decir que no solo que existió, sino que de acuerdo con el Fondo Mundial para la Naturaleza (2013), existe actualmente en algunos países de Sudamérica, entre ellos el Ecuador. Su nombre científico es “*Calophyllum mariae*” y en nuestro país este árbol es conocido como María; su madera es útil entre otros usos para la construcción de canoas y partes de barcos.

Esto refuerza lo escrito por Ulloa & Ulloa (1826)⁸¹, quienes escribieron que “la María de Guayaquil es mucho más ligera y más flexible que la de los otros países, aunque no lo es tanto como el pino de Europa, al cual excede en la fortaleza” (p.60).

–Extendiendo unos papeles al joven, el capitán finalizó: –ya que estamos conversando sobre la madera que se utilizaba en los astilleros de Guayaquil, el siguiente cuadro contiene información sobre el empleo de cada una de ellas, descripciones atribuidas a los antes mencionados autores:

MADERA	USO EN LOS NAVÍOS	PROPIEDADES
Guachapelí	Planes, piques, estameneras, curvas y motonería.	Larga duración.
Roble	Tablazón	Fácil de trabajar, pero menor fortaleza que el europeo.
Palo amarillo	Baos, latas, durmientes, palmejares.	Fuerte, compacta y de mucha duración.
María	Arboladuras	Más robusta que el pino europeo, pero menos flexible.
Canelo	Quillas y piezas que requerían fortaleza	Dura y pesada. Era abundante.
Bálsamo	Bombas	Sólido, firme y pesado. Dócil para la construcción aunque difícil de conseguir.

⁸¹ El manuscrito de informe sobre la expedición al territorio del actual Ecuador fue realizado en 1749; sin embargo, en 1826 se publicó la obra titulada Noticias Secretas de América que denunciaba deficiencias de la administración colonial en base a este informe.

Laurel	Remos	Pesado y poco flexible.
Cañafístola	Quillas y fondos.	Se deshace en obra muerta.
Pechiche	No empleado en tablonos, aunque resistente al agua y al sol.	Tenía el defecto de astillarse.

Fuente: Elaborado por el autor con información tomada de Ulloa & Ulloa (1826), con excepción de aquella correspondiente al bálsamo, cañafístola, canelo y pechiche que han sido complementadas con datos obtenidos de la página 285 del Tomo IV de la obra Historia Marítima del Perú.

–¿Y qué sucedía con el hierro, brea y otros materiales, que no son propios del sector de Guayaquil, pero se requerían para la construcción de aquellos navíos? –Interrogó el joven.

–Es cierto, pero Guayaquil contaba con una adecuada provisión de materiales para la construcción traídos de distintos lugares del mundo; esto nos da una idea del movimiento comercial que se generaba alrededor de la construcción en los astilleros. Esta información está resumida en esta hoja –respondió el capitán, mientras entregaba al joven una hoja de color amarillo, en la que constaba un cuadro elaborado por él.

MATERIAL	ORIGEN	OBSERVACIONES
Hierro	España	Alto costo que influía en el valor final de los navíos ⁸² .
Hierro	México	Más económico pero muy quebradizo, solo empleado para pocos objetos.
Brea y alquitrán	Nueva España	Precios variables, material de calidad.

⁸² Se indica que el valor del quintal de hierro estaba aproximadamente en 100 pesos y que su fluctuación era también desmesurada.

Copé	Alrededor de Guayaquil, Santa Elena.	De menor calidad que la brea y el alquitrán, menos utilizado.
Cáñamo	Chile	Empleado para la jarcia, de calidad superior al europeo, pero por inadecuado proceso de producción la calidad del producto disminuía.
Estopa de coco	Guayaquil	Producto aplicado bajo la línea de flotación. Esta estopa se expandía en el agua y formaba un solo bloque con la madera, el cual era extremadamente apreciado por no afectarse con agua salina. Elaborado de la corteza del cocotero.
Estopa de cáñamo	Chile	Usada en aquellos sitios secos en donde no era adecuado el empleo de la estopa de coco ⁸³ .
Lonas	Cajamarca Chachapoyas Norte Perú	Todas eran de algodón.

Fuente: Elaborado por el autor con información que consta en las páginas 270 a 272 del volumen IV de la obra Historia Marítima del Perú en las que se hace referencia al informe de Ulloa & Ulloa.

—A pesar de estas condiciones ventajosas —continúo el capitán: los marinos Jorge y Antonio de Ulloa, sobre los que se basa

⁸³ La estopa de coco una vez endurecida en las juntas en las que se colocaba a presión, no era afectada por el agua salada, produciéndose una sola masa con la madera. Sin embargo, en ambientes secos, perdía estas cualidades y se aflojaba, por tal razón, se utilizaba estopa de cáñamo en las juntas que trabajaban en ambiente seco.

el texto del que se toman estos apuntes, hacen una observación crítica sobre el proceso de construcción en este astillero para aquella época.

De acuerdo con lo indicado por estos autores, las construcciones de los barcos en Guayaquil estaban dirigidas por una persona que basaba el proceso en su larga trayectoria y experiencia. Por lo tanto, a pesar de existir normas que establecían las proporciones que debían ser cumplidas en la construcción de barcos, en estos astilleros las dimensiones de la quilla, eslora, manga y puntales se habrían regido por criterios empíricos del constructor y de los dueños de los barcos que generalmente requerían espacio para transporte de carga.

Las proporciones para la construcción de barcos en el siglo XVII, de acuerdo con esta fuente, era de 8 a 13 entre manga y eslora⁸⁴. Al respecto, se indica que en Guayaquil se construyeron por encargo del Virrey Conde de Monclova tres buques de guerra, los cuales no solo tenían una desproporción entre manga y eslora, sino que, a pesar de tener tres líneas de baterías, no habría podido utilizarse la línea inferior por encontrarse bajo la línea de flotación. Es importante destacar que, el mismo texto detalla que a pesar de estas circunstancias los navíos americanos eran capaces de competir con sus similares europeos por las prestaciones que tenían.

Guayaquil tenía una gran actividad comercial cuyo eje central era la construcción de barcos. En esta labor se empleaban negros esclavos y libres, así como la mayor parte de vecinos, especialmente en labores de carpintería y calafatería, generándose alrededor de la ciudad gran cantidad de trabajo para sus pobladores.

En cuanto al costo de construcción en estos astilleros, algunas prácticas de la época intentaban disminuirlo; una de ellas

⁸⁴ Esta información es tomada de la página 298 del Tomo IV de la Historia Marítima del Perú.

era el pago de salarios en especies, para lo cual los dueños se abastecían de aguardiente, vino y mercadería europea que servía como parte parcial del pago. Sin embargo, los costos continuaban siendo elevados y se indica que el valor de construcción de un velero de 800 a 850 toneladas estaba alrededor de los 60.000 a 70.000 pesos.

De acuerdo con la fuente primaria de esta investigación, en 1744 por orden del Virrey Marqués de Villagarcía, se realizó el cálculo pormenorizado del costo de “un navío de sesenta cañones, colocado en el Callao, más dos esquifones de velas y accesorios de jarcia y motonería”. El valor determinado para estos navíos, sin tomar en consideración el ancla y artillería, fue de 191.891 pesos.

Con dudas sobre la equivalencia de dichos costos de construcción en la actualidad se inició un amplio dialogo entre el capitán y el joven marino. Entre preguntas sin responder y ansias de conocimiento finalizó ese día con la certeza de que tendrían que profundizar en este ámbito y este podría ser un buen motivo de una nueva travesía.

–Demos tiempo al tiempo, mi querido amigo –dijo el capitán mientras se dirigía al puente de mando. Escribió sus órdenes nocturnas y empezó el retorno a puerto base. En pocos días estaría nuevamente en Guayaquil, ciudad, puerto, astillero vital para la proyección marítima ecuatoriana y cuna de la Armada del Ecuador.



Figura 20. Instalaciones de ASTINAVE Astilleros Navales Ecuatorianos, empresa pública que impulsa la construcción marítima nacional. Tomado de Infodefensa (2021).

ALGUNOS ASPECTOS MARÍTIMOS DE LA ÉPOCA DE LA INDEPENDENCIA

El capitán miraba el horizonte. A lo lejos se distinguía el perfil de la costa ecuatoriana y pensaba en el sinnúmero de veces que marinos de las diferentes épocas habían tenido la dicha de navegar en estas aguas, las mismas que siempre tuvieron y tendrán importancia en el devenir histórico de nuestro país.

Llegaron a su mente los primeros párrafos del Tomo V, Volumen I de la colección de Historia Marítima del Perú⁸⁵, en donde el autor escribe de forma textual: “El mar es durante la Independencia no sólo medio de comunicación. Es algo más y más profundo, es el nervio en donde se va a decidir la marcha de la guerra...” (p.28).

Considerando el espacio y el poder como parte de una perspectiva geopolítica básica, estas ideas surgidas de la historia podrían complementarse y proyectarse hacia la actualidad. Más allá de la tradicional visión del mar como el sitio en el que se desarrollan y fluyen las líneas de comunicaciones marítimas, el mar debería ser considerado como un espacio lleno de recursos y riqueza que se constituye en imprescindible para el sostenimiento de las futuras generaciones; más aún cuando la tendencia mundial configura un escenario con un incremento permanente de necesidades, surgidas del aumento de la población frente a una progresiva escasez de alimento en tierra y déficit de agua.

Aunque las aceptaba, por ser una posición institucional, el capitán discrepaba del uso de palabras como oceanopolítica y mar equinoccial en lugar de optar por algo más básico, pero al mismo

⁸⁵ Como se ha indicado a lo largo del presente texto, esta obra es una recopilación de apuntes tomados de algunos textos históricos, en el caso específico de esta sección, corresponde a información relacionada al Ecuador encontrada en el Tomo V, Volumen I de la colección de Historia Marítima del Perú, cuyo autor es José de la Puente Candamo.

tiempo profundo como la visión marítima de la geopolítica ecuatoriana. Para él, insistir en esos constructos podría orientar el análisis geopolítico de forma errática.

Consideraba que el fin era adecuado pero el camino incorrecto. Era como enseñar a un niño cálculo integral sin conocer las operaciones básicas. Con un proceso educativo adecuado, ese niño podría con el paso de los años no solo comprender dichas operaciones matemáticas más complejas sino también utilizarlas y aplicarlas apropiadamente. Al contrario, sin las bases necesarias, a lo sumo conocería la teoría, pero no sabría aplicarla y posiblemente dominaría solo aquellos aspectos en los que logre un nivel específico de comprensión. Esto le recordaba tanto a la conciencia marítima, pues para él, es lo poco que se comprende realmente y lo que más se difunde; pero si no se concibe con claridad la razón, es decir la importancia geopolítica del mar para el Estado, pasarán los años y se continuará hablando de una conciencia marítima muy relacionada con la perspectiva ambiental y de conservación, perspectivas útiles e imprescindibles, pero que se tornan insuficientes y carentes de visión marítima estatal.

—Siento interrumpir tan agradable momento—dijo el joven, mientras llegaba al sitio en el que el Capitán se encontraba.

—En verdad, es un momento agradable, mi estimado amigo, porque este sol radiante, cielo azul despejado y mar calmo son el marco ideal para conversar sobre estos apuntes relacionados al periodo de Independencia.

—Sin embargo —continuó el capitán, no esperes encontrar una descripción de batallas en estos apuntes, ni encuentres épicos relacionados a la Independencia. Como te lo he dicho antes, creo firmemente en una historia mucho más relacionada con la gente, con

sus costumbres, con su cultura, y esa fue la intención de estos apuntes, aunque posiblemente no alcancé ese objetivo esperado y es uno de los aspectos pendientes para un próximo periplo en el que sin duda tampoco debería estar ausente, como lo ha estado en este viaje, la historia antártica ecuatoriana, la historia del Ecuador en ese espacio del planeta cubierto de hielo, donde se encuentra concentrada la mayor parte de su agua dulce, y que es fundamental para regular el clima y el ciclo hidrológico en toda la tierra⁸⁶. Pero continuemos con nuestros apuntes, mi joven amigo.

En vista de la importancia de Guayaquil para la corona española, especialmente como astillero, en 1803 pasó a estar bajo la autoridad del Virreinato de Lima de forma temporal, segregándose del de Santa Fé, pues aquel prestaba mejores condiciones para auxiliarlo desde Lima en caso de asedio.

Se resalta que para aquella época se percibe la presencia de problemas desde el interior de estos territorios. De acuerdo con Francisco Gil de Taboada, estas tierras debían ser protegidas tanto de la invasión por parte de potencias extranjeras que ambicionaban sus riquezas, como de guerras internas incentivadas por los nativos de esta región.

Poco a poco, la corriente independentista fue tomando fuerza y la braveza de las autoridades españolas se centró en mantener la fidelidad a la Corona frente a la intención emancipadora. En estas circunstancias, la seguridad de Guayaquil necesitaba ser reforzada, y en las páginas de este libro se recogen varios envíos de pertrechos

⁸⁶ A inicio de la década de los 80 del siglo anterior, el Ecuador reforzó su interés en la Antártida y se realizaron acciones tendientes a transformar aquellos intereses en hechos y realidades que conduzcan al Ecuador a participar en la investigación antártica y a tomar parte, junto a otros estados, en la gestión antártica internacional. El 16 de junio de 1987 el Congreso Nacional aprobó por unanimidad la adhesión al Tratado Antártico, esto permitió la realización de la primera expedición hacia dicho continente.

y artillería realizados por el Virrey de Lima. En enero de 1819, con la fragata Cleopatra; en noviembre de 1819, con la goleta Alcance; en febrero de 1820, con las fragatas Venganza y Esmeralda; y, en marzo de 1820, con la fragata Beaver, de origen inglés.



Figura 21. Óleo de la Goleta Alcance. De acuerdo con el Instituto de Historia Marítima del Ecuador INHIMA (s.f.), el primer buque de la naciente Armada.

A pesar de dichos esfuerzos, en el año de 1820, cuando San Martín se encontraba en el Perú, se conoce la noticia de la sublevación de Guayaquil. Mariano Torrente en su obra “Historia”, habría escrito: “La pérdida de esta plaza importante, en la que se hallaba el único arsenal de la mar del Sur... fueron los golpes de los más terribles para las brillantes esperanzas del General Pezuela”⁸⁷.

Pero antes de que ocurran muchos hitos importantes de la Independencia de América, en el mar, las actividades de corso estuvieron presentes. Lo peculiar es que estas acciones las

⁸⁷ En la época del Virrey Pezuela, España perdió el dominio en el Pacífico.

desarrollaron tanto en el bando español como en el de los independentistas. Las condiciones económicas de la corona española y de los Estados que trataban de surgir eran insuficientes para mantener una escuadra que garantice el uso del mar para cada facción, por lo que estas actividades habrían sido una alternativa para los dos bandos.

Tómese en consideración que este periodo de presencia y actividad corsaria ocurrió aproximadamente un siglo después de aquellos episodios relatados en páginas anteriores.

El 1 de mayo de 1794 la corona española emite la nueva Ordenanza sobre el corso⁸⁸, en la página 153 del tomo V del Volumen I de la colección de Historia Marítima de la que se toman estos apuntes, se indica textualmente: “el principio es el siguiente: importa al servicio de la Metropoli y seguridad de los vasallos, en su comercio y navegación, interrumpir el ‘...de los enemigos de la Corona’, y es válido beneficiar económicamente a quien sirva esos fines, y elogiar su denuedo”.

La mayor parte de suministros para los “insurgentes”, como eran denominados por los españoles aquellos independentistas, llegaban por mar, y en la Ordenanza sobre el corso se establecía el valor de la gratificación a recibirse, la misma que aumentaba si el corsario apresador tenía menor número de cañones que su presa. Las gratificaciones eran las siguientes:

⁸⁸ Esta Ordenanza fue publicada el 23 de septiembre de 1794 en San Ildefonso.

Situación	Gratificación en Reales de Vellón
Por cada cañón de calibre de 12 o mayor tomado a bajel de guerra enemigo	1.200
Por cada cañón de 4 a 12 tomado en un buque de guerra	800
Por cada prisionero hecho en los buques de guerra	200
Si las embarcaciones fueren corsarias por cada cañón apresado de 12 o mayor calibre	900
En las mismas por cada uno desde 4 hasta 12	600
Y por cada prisionero	160
En los bajeles mercantes por cada cañón de 12 o más.	600
Por cada uno desde 4 a 12 en los mismos	400
Por cada prisionero	120 ⁸⁹

Fuente: La información de esta tabla ha sido tomado de forma textual del libro base antes indicado, el cual a su vez tomó la información del Archivo Alvaro de Bazán, artículo 53 del documento No. 1869 del 23 de septiembre de 1794. Sección Corso y Presas.

En el proceso independentista de América, se debe tomar en consideración también la colaboración dinámica de las diferentes regiones de Sudamérica, tal como se evidenció en el ámbito marítimo con la presencia de Brown, en el Pacífico, en 1816, a quien se le atribuyen también actividades de corso.

La llegada de este personaje, proveniente de la actual Argentina, tiene su origen formal en el acuerdo firmado entre Ignacio Álvarez Thomas y Guillermo Brown, como parte del esfuerzo de lucha por la Independencia del continente.

⁸⁹ Este cuadro ha sido tomado de forma textual del libro base antes indicado, el cual a su vez tomó la información del artículo 53 del documento No. 1869 del 23 de septiembre de 1794. Sección Corso y Presas. Archivo Álvaro de Bazán.

El coronel de Ejército, Guillermo Brown, ostentaba el título de Comandante General de Marina de las Provincias Unidas del Río de la Plata y fue el gestor de este episodio. Debe indicarse que su hermano, Miguel Brown, también fue parte de esta incursión en el Pacífico.

De acuerdo con la información encontrada en los documentos relacionados a un proceso disciplinario contra Guillermo Brown, éste era requerido en tierra para otros servicios por lo que el mando del grupo se lo confirió a su hermano, sin embargo, Guillermo se habría embarcado de forma clandestina.

Esta empresa independentista, que inicia en octubre de 1815⁹⁰, tuvo como actores principales a W.D. Chitty, al mando de la corbeta Hércules; a Bouchard, al mando de la corbeta Halcón, a Russell, al mando del queche Constitución; y, Miguel Brown en el bergantín Santísima Trinidad⁹¹. Este grupo, que en el paso por el estrecho de Magallanes perdió al queche Constitución, llegó el 12 de enero de 1816 frente a Lima, iniciando un periodo en el que Brown destruye, apresa buques y realiza corso contra España en el Callao, Punta de Piedras y Guayaquil.

En sus memorias, el Virrey Abascal habría descrito esta presencia de la siguiente forma⁹²: "...y sobre todo contando con la indefensión de estas Costas se determinaron á emprender la Piratería en estos Mares, con la miserable esquadra de tres buques, los dos de ellos de a 22, Cañones, y el uno de 20, bastante para interceptar nuestro Comercio."

⁹⁰ No se encontró precisión en la información existente sobre la fecha de inicio de este proyecto independentista. A pesar de que la firma del acuerdo es el 2 de septiembre de 1815, Brown habría salido en octubre de ese mismo año.

⁹¹ El queche era un velero pequeño de dos mástiles.

⁹² Esta información textual ha sido tomada de la página 167 del Volumen I del Tomo V de la colección de Historia Marítima del Perú.

El 7 de febrero se encontraban a la entrada de Guayaquil y al siguiente día se dirigieron hacia el puerto, en donde vencieron a las defensas exteriores, sin embargo, al vararse el bergantín, Brown fue tomado prisionero⁹³, y se inició un proceso en su contra.

En este punto del relato, el capitán se dirigió a su camarote en búsqueda de otros apuntes, mientras el suave vaivén de las olas mecía el barco que navegaba como cada día, sin importar el puerto al cual pronto llegaría pues el objetivo de esta travesía no estaba en el arribo sino en el trayecto; vino a su mente un título: Ecuador su historia desde el mar.

Cuando el capitán retornó a la cámara, en sus manos tenía otros apuntes, tomados del Volumen 1, del tomo VII de la Colección Documental de la Independencia del Perú; de este texto es extraída la siguiente información relativa a la presencia del Comodoro Guillermo Brown en Guayaquil:

El curso fue un instrumento para actuar en el mar en aquella época, no solo lo empleó España, como lo hemos conversado anteriormente –empezó el capitán; fue también utilizado por los nacientes estados que aún luchaban por su total independencia.

El 18 de noviembre de 1816, en Buenos Aires, se dispuso la continuidad de las hostilidades contra los españoles, por medio de corsarios⁹⁴. Se generó un “Reglamento Provisional de Corso” el cual

⁹³ De acuerdo con el texto del que se tomaron los apuntes, esta información corresponde a la Colección Documental de la Independencia del Perú. Tomo VII Vol 1 p544-545. Su autor Capitán de Navío A.P. Julio Elías “habría recopilado documentos interesantes sobre los incidentes en Guayaquil”.

⁹⁴ En el Volumen 1 del Tomo VII de la Colección Documental de la Independencia del Perú, páginas 495 a 507, se expone dos documentos a través de los cuales se dispone la continuidad de hostilidades contra España por medio de corsarios, y se expide su

era entregado al capitán corsario con su respectiva patente. Sin embargo, las acciones corsarias por parte de los independentistas ya habían empezado mucho antes; esto se evidencia en los documentos relacionados al accionar de Brown, del 1 de septiembre de 1815. En ellos se establecieron las condiciones en las que llevaría a cabo el corso en contra de la bandera española en el mar del Sur haciéndose referencia a una ordenanza de corso de 1801.

En este caso, de acuerdo con los documentos expuestos por el Capitán de Navío Julio Elías en la Colección Documental de la Independencia del Perú, es de destacar que la corbeta *Hércules* era propiedad de Guillermo Brown y el Gobierno del Sur le concedía el bergantín *Trinidad*, además de tripulación y armamento para ambos navíos.

En las Instrucciones Reservadas que el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata confiere a Miguel Brown, como comandante de la Corbeta *Hércules*⁹⁵; se indica que la Plaza de Lima, las de las provincias de su dependencia y las del Reino de Chile, deberían ser consideradas en estado de bloqueo mientras se encuentren bajo dominio español. Adicionalmente, entre otros aspectos puntuales, se le dispone introducir impresos y proclamas en pro de la independencia en aquellos puertos.

El límite de este corso fue establecido en los once grados norte de la línea equinoccial, límite que era permitido sobrepasar únicamente en caso de conocer la presencia de navíos con tropas de apoyo españolas, las mismas que debían ser destruidas, apresadas o

correspondiente “Reglamento Provisional de Corso”, emitidos el 23 de noviembre de 1816 y 15 de mayo de 1817 respectivamente.

⁹⁵ Como se habrá podido notar, aquí existe una contradicción entre esta información tomada de la Colección Documental de la Independencia del Perú, con aquella extraída de la Colección de Historia Marítima del Perú, en donde se considera a Brown como comandante del *Santísima Trinidad*. Esta discrepancia llevó al suscrito a profundizar en la investigación, logrando acceder a documentos relativos a la campaña de Brown, en donde se evidencia la participación de los dos hermanos.

incendiadas, dejando a criterio de Brown la elección del futuro de dichas naves.

En una carta del capitán Walter Dawes Chitty, del 14 de enero de 1817, marino que formó parte de la campaña de Brown en el Pacífico, indica que llegaron al puerto de Callao y abrieron fuego sobre los barcos y la ciudad, enarbolando la bandera de la independencia, destacando que el 23 de enero de 1816 tomaron la fragata “Consecuencia” que había sido enviada desde España para Lima con un nuevo gobernador para Guayaquil.

Luego continuarían avanzando al norte: “el 8 de febrero entramos en el río Guayaquil y al día siguiente el Comodoro, izando su insignia en el Trinidad, siguió con él y la goleta piloto río arriba, asaltando y tomando las baterías al fin, ya cerca de la ciudad, el piloto varó al bergantín; merced a esto y a una fuerte bajante fue abordado y tomado por el enemigo después de una desesperada resistencia y gran matanza y el Comodoro y la tripulación fueron hechos prisioneros.⁹⁶”. De esta forma, el comodoro Brown junto a 106 hombres son llevados a tierra, 42 de ellos eran muertos y heridos.

Como se estableció anteriormente, una vez apresado, se realizó un proceso en contra de Brown, el 10 de febrero de 1816⁹⁷. En los documentos de este proceso se puede observar que Brown y su escuadra anclan el 9 de febrero de 1816 en la Isla Puná y en lo que denominan puerto de Punta Piedras, a la entrada de la ría de Guayaquil.

⁹⁶ Esta y la siguiente es una transcripción literal de parte de la carta de Walter Dawes Chitty, la misma que está en las páginas 543-548 de la Colección Documental de la Independencia del Perú, la cual es a su vez es una traducción tomada de “Documentos del Almirante Brown, tomo I. Academia Nacional de la Historia. Bs.As. 1958, 227-281. El original se encontraría en inglés en el Archivo General de la Secretaría de Marina de Argentina, Caja amarilla No. 961, H. 12-19-12.

⁹⁷ De acuerdo con la Colección Documental de la Independencia del Perú, el proceso contra Brown en Guayaquil consta de 15 hojas, y el original se encuentra en el Archivo General de la Secretaría de Marina de la República de Argentina.

Adicionalmente, se confirma la presencia del inglés Guillermo Brown en la fragata Hércules y la de su hermano, Miguel Brown, quien se encontraba al mando del bergantín Trinidad.

Este episodio culmina con un intercambio de prisioneros y el zarpe del grupo de Brown con el compromiso de retornar hacia su lugar de origen. De acuerdo con las descripciones encontradas, recaló para tal efecto en las Islas Encantadas: "... con sesenta hombres salimos a la mar y proseguimos nuestro regreso. Tocando la isla Abingdon⁹⁸, una de las Galápagos, donde tomamos una cantidad de terapin o tortugas terrestres, sin la cual habríamos perecido de hambre."

Guillermo Brown, a su a su retorno a Buenos Aires, es acusado de varios cargos, entre ellos el de desertor. Una de las circunstancias en que se basarían estos cargos es su embarque clandestino luego de la decisión del gobierno de que el mando de la expedición sea entregado a su hermano Miguel Brown, así como la ausencia de información posterior a las autoridades sobre el progreso de las acciones en el Pacífico. En los documentos relacionados a la defensa en el proceso contra Guillermo Brown, se enaltecen sus antecedentes, como marino con una carrera ilustre que debía ser inmortalizada por su aporte a la independencia.

—¿Qué tan importantes eran estas acciones para el proceso independentista? —preguntó Alberto, mientras continuaba la conversación.

—La corriente libertaria avanzaba por toda Sudamérica y para España el dominio del mar era clave en el avance que realizaba Bolívar desde el norte. Por su parte, aunque el Libertador no era ajeno a esta realidad y existen documentos en los que expresa su

⁹⁸ Corresponde a la Isla Pinta del Archipiélago de Galápagos.

preocupación al respecto, para algunos historiadores el tema marítimo no habría estado entre sus prioridades.

Al respecto en el Capítulo XV del Tomo V, Volumen 1 de la Colección de Historia Marítima del Perú, se describe lo que habría significado para España el dominio del mar frente a la campaña de Bolívar. “Los enemigos, con pocas fuerzas de mar y mal constituidas, amenazan nuestras costas, seguros de un reembarco; puede que no tarden en perder esta ventaja, y entonces... no tendrá Bolívar la audacia de pretender dominar la antigua ciudad de los Reyes”. Como es conocido, la corona española no reforzó su dominio marítimo. Al final de esta sección del libro del que se toman estos apuntes, el autor hace una reflexión sobre el distinto rumbo que pudo tener el proceso independentista, si España hubiese enviado una flota al Pacífico.

Bolívar por su parte, evidencia su preocupación por la situación marítima de su campaña. Desde las ciudades de Ibarra y Cuenca envía comunicaciones a Santander, en 1822, donde pone de manifiesto la dificultad de mantener una marina por los desembolsos requeridos. Sin embargo, está consciente de las implicaciones del dominio del mar. En febrero de 1824, refiriéndose a los españoles indica: “pronto tendrán los godos una escuadra mejor que la nuestra, y entonces adiós al Sur”⁹⁹.

A pesar de ello, para Rosendo Melo¹⁰⁰, quien es citado en el libro del que se toman estos apuntes, Bolívar, luego del triunfo de Ayacucho, habría restado importancia a la Marina al punto de desarmar sus unidades para disminuir gastos.

⁹⁹ Transcripción literal que correspondería a una carta de Bolívar a Santander, fechada 25 de febrero de 1824.

¹⁰⁰ La cita que se menciona habría sido tomada de la página 177 del libro Historia Marítima del Perú, cuyo autor es Rosendo Melo.

–Es difícil llegar a conclusiones sobre este tema sin analizar con detalle la situación del momento, mi estimado amigo –dijo el capitán, al tiempo que finalizaba la conversación. Una conclusión de este tipo requeriría del estudio profundo de la situación de aquel momento, sobre todo considerando las difíciles condiciones económicas de la naciente Gran Colombia.

Los siguientes apuntes que revisaremos a partir de mañana, en este último tramo de nuestro viaje, son precisamente de aquella época; una de las fuentes consultadas, la colección de José M. de Mier, que recopila documentos generados por las autoridades de la Gran Colombia, me permitió explorar algunos aspectos interesantes sobre el Ecuador en la época de la Gran Colombia, cuando su territorio aún formaba parte de este sueño de Bolívar.

Las semanas transcurrieron, el capitán y su joven amigo estrechaban más su amistad. El primero sentía tranquilidad por los apuntes entregados mientras que el joven intentaba estructurar la forma adecuada de dar vida a esos apuntes.

En la noche entró el capitán a la cámara. En sus manos una bebida caliente emanaba un agradable aroma que trasladó al joven a las calles de la ciudad de Quito, a unas lejanas noches frías de fiesta; se acercó y pudo confirmarlo: era un “canelazo”¹⁰¹, propicio para iniciar una charla de amigos.

El 29 de mayo de 1822, cinco días después de la Batalla del Pichincha, Quito se incorpora a la Gran Colombia a donde pertenecería tan solo por ocho años. Esta ciudad, pequeña en aquel entonces, que luego de la separación de la Gran Colombia se convertiría en la capital del naciente Ecuador, y de acuerdo con Mier (1983), tenía “siete parroquias; siete conventos de frailes; cinco de monjas; cuatro colegios contando los de la extinguida compañía de Jesús y el de San Buenaventura; un grande hospital; tres plazas; varias plazuelas, y de 50 a 60.000 habitantes”¹⁰².

Su incorporación a la Gran Colombia no habría sido posible, sin el triunfo militar en la Batalla del Pichincha, tras el cual se firmó la Capitulación de Quito¹⁰³, la misma que fue aprobada y ratificada

¹⁰¹ Según Moreno (2009), esta bebida es típica de la sierra ecuatoriana y beberla era parte de la tradición de las novenas de navidad, siendo “una infusión de canela con un chorrito de aguardiente de caña” (p.658). El nombre de esta bebida se ha extendido a preparados con frutas como la naranjilla que conservan el nombre de canelazo más por costumbre que por lógica.

¹⁰² Esta información se encuentra en la página XLVIII del tomo I de la obra La Gran Colombia, Decretos de la Secretaría de Estado y del Interior.

¹⁰³ La capitulación de Quito fue firmada al siguiente día de la Batalla del Pichincha; para aquellos lectores interesados en profundizar en este tema, el texto de la

por Melchor Aymerich y Antonio José de Sucre el 25 de mayo de 1822.

La Capitulación de Quito tiene ocho artículos, en donde se establecían las circunstancias en las que las tropas españolas se rendían, definiéndose los condicionantes para permanecer en el país o viajar a Europa. Una vez ratificadas las condiciones, el General Sucre podía ocupar la fortaleza del Panecillo con todos los “pertrechos de boca y de guerra y almacenes existentes”, como indica el primer artículo.

–En la batalla del Pichincha participaron patriotas de varios sitios de América y del mundo, ¿Qué se indica al respecto en aquella colección de documentos? –preguntó el joven.

–Encontré referencias sobre la participación inglesa y las patentes de corso emitidas para colaborar con la independencia –respondió el capitán. Aunque este era un tema en el que estaba convencido de que debía profundizar más sobre los datos encontrados y poder ayudar a visualizar algunos de esos apoyos, externos al proceso independentista.

En el sexto tomo de esta recopilación de documentos de la Gran Colombia se menciona la propuesta realizada por un capitán inglés, quien ofreció formar una expedición de voluntarios decididos a participar en el proceso de Independencia de América.

El Capitán George Elsom, habría logrado reunir 570 voluntarios entre oficiales y tropa, quienes arribaron a América a inicios de 1819. Se indica que tuvieron notable participación, destacando la presencia de veteranos de las guerras contra Napoleón como Tomás Manby, un veterano de guerra, que habría

capitulación se encuentra transcrito en las páginas 1673 a 1675 de la obra ya mencionada sobre la Gran Colombia de José de Mier.

muerto el 11 de febrero de 1881 en Bogotá, siendo considerado por José de Mier, el autor de la colección de la que se toman estos apuntes, como el último sobreviviente de los voluntarios británicos que lucharon por la independencia americana.

Esta información fue corroborada con otros documentos¹⁰⁴, uno de ellos titulado “A propósito de los legionarios británicos: la primera expedición”, en el cual Vargas (2008) señala que los 572 soldados de la expedición de Elsom son parte de los 5508 británicos que participaron en expediciones en América entre 1817 y 1819.

En relación con estos hechos, se encontró también la transcripción de cuatro cartas de Bolívar a George Elsom¹⁰⁵. En la primera, de fecha 18 de junio de 1818, el Libertador responde una comunicación del capitán Elsom y le indica que la suma exigida por cada hombre que desembarque en América es excesiva, no pudiéndose comprometer el pago; sin embargo, Bolívar le plantea que seis meses después de que se liberte Caracas sería pagado cumplidamente, siempre y cuando “modere” la cantidad exigida.

Aquellos hombres, continúa la comunicación, estarían obligados a servir a la causa independentista por un periodo máximo de cinco años desde su desembarco en América, luego de lo cual recibirían acres de tierra en función de su rango, junto al derecho de ciudadanía.

En la segunda carta, del 23 de junio de 1818, Bolívar contesta a otra nota del capitán Elsom. En esta, el Libertador afina detalles del contrato, estableciendo la suma de 200 pesos por cada hombre reclutado por Elsom. El plazo de seis meses para el pago

¹⁰⁴ Existe una ligera discrepancia en la cantidad de soldados.

¹⁰⁵ En las páginas 1909 a 1915 de la obra de Jose de Mier, *La Gran Colombia*, libro 6; con el título *Expedición de Elsom*, se encuentra la información relacionada a estos hechos.

correría a partir del desembarco de las tropas y finalmente señala que menos de 500 hombres es poco útil, solicitando que se intente conseguir mil soldados.

En la carta del 25 de junio de 1818, los términos son más concretos, Bolívar se compromete a entregar en tres pagos la cantidad de 300 pesos por hombre armado y uniformado, de igual forma se hace referencia al armamento y el futuro de los buques que sean empleados para transportar estas tropas, a los cuales se ofrece dos opciones, *la compra o la entrega de patentes de corso a favor de la causa independentista* y de igual manera se concretan otros aspectos administrativos.

–Por lo que se puede observar en estos apuntes, la presencia de los soldados ingleses, al menos de este grupo, fue parte de un proceso de reclutamiento y negociación con su correspondiente pago –expresó el joven, un tanto decepcionado. Le hubiese gustado una versión más romántica de la historia, con voluntarios dispuestos al sacrificio con el único objetivo de libertar estas tierras.

–Creo que mientras más elementos objetivos tienen los relatos históricos, más cercana a la realidad es la interpretación de los hechos relatados, y aunque siempre existirá un margen interpretativo, la intención de incluir estos documentos en este relato fue entregar al lector más elementos para su propio análisis –respondió el capitán; al tiempo que extraía de sus carpetas una imagen de un corsario, lo que sin duda anunció al joven que empezarían a conversar sobre aquello.

Resulta evidente que libertar América, era un proceso largo y difícil para el que se requería emplear todos los medios posibles y en el mar la situación debía ser un tanto más compleja aún. Se necesitaba transportar tropas y pertrechos propios, así como dificultar el tránsito de los barcos que estaban al servicio de España.

En definitiva, se debía luchar por lo que actualmente se denominaría como el “uso del mar” fin último de la estrategia marítima. Y para cumplir con este propósito la información disponible indica que uno de los elementos utilizados habrían sido las patentes de corso.

El 4 de marzo de 1817, Simón Bolívar expide un decreto en el cual establece, en cuarenta artículos, regulaciones para el corso en la lucha por la independencia¹⁰⁶. A continuación, se detallan algunos de los aspectos considerados en este decreto.

El decreto inicia con la diferenciación clara entre un pirata y un corsario, estableciendo sanciones económicas para quien habiendo recibido su patente de corso realice acciones que sean consideradas como piratería, para lo cual, quien deseaba obtener una patente de corso para luchar en el proceso independentista en contra de España debía ser aprobado por el almirante de la república y entregar como garantía la cantidad de 6 mil pesos, de donde se cobraría la correspondiente fianza en caso de infracción. En otro artículo se establece la pena de muerte para el capitán que cometa actos de piratería y cinco años de prisión para su oficialidad y tripulación.

Como se puede observar, en la estructura de gobierno de los independentistas se consideraba la presencia de un “almirante de la república”; se entendería como la máxima autoridad naval. De igual manera en este articulado se menciona a la oficina de la “Mayoría General de Marina”, así como la existencia de un “Mayor General de Marina”.

–Mira esto –dijo el capitán, haciendo una pausa a su relato; en sus manos tenía una caja azul, dentro de ella una condecoración

¹⁰⁶ De acuerdo con la colección de documentos sobre la Gran Colombia de José de Mier, la fuente de este decreto emitido en Barcelona por Bolívar es un texto copiado no autografiado del archivo diplomático y consular de Colombia, tomo 614, pieza 1.

que colgaba de una cinta bicolor, azul y roja. Esta es la medalla naval Almirante Luis Brion otorgada por la Armada de Venezuela desde 1982 a personal militar y civil por acciones relevantes en el ámbito profesional y académico. Recibió su nombre precisamente por uno de los más notables “almirantes de la república”. Es una condecoración que algunos oficiales navales del Ecuador han recibido.

Continuando con el decreto en mención, los corsarios debían recibir del almirante las indicaciones exactas sobre posición y puntos en los que ejercerían su actividad con la finalidad conocer de forma permanente la situación de cada uno de aquellos que actuaban en contra de la corona española en estas aguas.

En cuanto a lo económico, en este decreto se establecen los tributos que debían pagarse por los barcos apresados: diez por ciento para la caja nacional, dos y medio para el almirantazgo; dos y medio para el hospital de marina. Los demás valores, en especial alhajas, oro y plata tomados del enemigo, podía ser repartido para la tripulación solo después del correspondiente control de aduana en puerto, con excepción de los artículos personales, esto para evitar que sean objeto de pillaje durante el abordaje.

Adicionalmente, se reconoce una distancia de tres millas desde las costas como límites tanto para inmunidad de las potencias neutrales como para actuación de los corsarios.

—El artículo 40 de este decreto da una idea clara del grado de compromiso que asumía quien accedía a esta forma de actuar en pro del proceso independentista —enfaticó el capitán. Este artículo indica que “antes de arriar su bandera debe perecer en su buque debiendo preferir una muerte gloriosa a una civil que llena de martirios sufrirá en horror de la humanidad si tuviese la desgracia de ceder a un enemigo tan atroz e inhumano”.

Años después, la estructura organizacional de la Gran Colombia va mejorando: en el ámbito marítimo, los documentos de la Gran Colombia recopilados por José de Mier evidencian algunos aspectos relacionados con la estructura de la que en aquel entonces era la Secretaría de Marina.

Nombramiento de secretario del despacho de marina¹⁰⁷

El general Francisco de Paula Santander, como vicepresidente encargado del poder ejecutivo, firma el 3 de marzo de 1826 este decreto con el cual designa al General Lino de Clemente como secretario del despacho de marina.

En los antecedentes de este decreto se establece la necesidad de restablecer la secretaría de marina.

Por lo indicado en este decreto, se entiende que la idea general fue dar organización y dirección al ámbito naval, separándolo de la secretaría de guerra con la cual esta unidad habría sido parte de forma temporal.

Reunión de la secretaría de marina con la de guerra¹⁰⁸

Ocho meses después del anterior decreto, el Libertador Simón Bolívar, el 24 de noviembre de 1826, vuelve a reunir la secretaría de marina con la de guerra. La argumentación inicial de este decreto establece la necesidad de evitar gastos; para tal fin la secretaría de marina queda reducida a una “mesa” a cargo del oficial mayor con los escribientes necesarios.

Dos años más tarde, el 27 de agosto de 1828, el Libertador Simón Bolívar estableció un decreto orgánico a través del cual se

¹⁰⁷ Tomado del numeral 594 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 2, página 496.

¹⁰⁸ Tomado del numeral 738 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 2, página 667.

hace cargo del poder supremo de Colombia con la denominación de Libertador Presidente. En los antecedentes se deja por sentada la necesidad de esta decisión ante el fracaso de la Convención de Ocaña, de abril de 1828. En dicho decreto se organiza el Estado con un consejo de ministros compuesto por un presidente y los ministros secretarios de estado, con seis departamentos: interior, justicia, de guerra, de marina, de hacienda, y de relaciones exteriores.

Como se puede observar, la situación económica en aquella época dificultaba la necesaria organización de los territorios libertados. Y en el caso específico del ámbito marítimo parece no haber tenido el peso necesario para prevalecer y fortalecerse; desde esta perspectiva, habría que profundizar sobre las condiciones en las que el actual Ecuador se separa de la Gran Colombia y sobre todo el nacimiento de su Marina de Guerra.

El capitán siempre pensó que las marinas son tan antiguas como sus pueblos, que no era lógico establecer fechas de creación de estas instituciones y al contrario cuando se incorporan sin análisis profundo pueden ser acciones contraproducentes para la identidad institucional; sin embargo, este era solo su libre pensamiento, y podría constituirse en uno de tantos temas de su listado de pendientes.

ALGUNAS CIUDADES DEL ACTUAL ECUADOR EN LA ORGANIZACIÓN GRAN COLOMBIANA

Luego de la lucha por la independencia era necesario cimentar el proceso a través de una estructura organizacional que vincule al naciente estado con su territorio. Muchos de los documentos recopilados en la obra de José de Mier se enfocan en estos aspectos.

El Valdivia navegaba lentamente como un punto de luz en medio de la oscuridad de aquella noche. El rostro del capitán Tomás Acevedo se iluminaba mientras reflexionaba sobre el orden que tenían aquellos textos que estaban en sus manos, se trataba de notas relacionadas con algunas ciudades del actual Ecuador vinculadas directamente a la actividad marítima. Se puso de pie y con cierta nostalgia se dio cuenta de que el objetivo del viaje se había cumplido, Alberto Moreira encontraría el mejor destino para aquellos apuntes de historia; en ese preciso instante el joven ingresó al camarote.

—Estos apuntes reflejan hechos relacionados con la consolidación de algunas ciudades de nuestro actual Ecuador —dijo el capitán, mientras entregaba al joven los últimos apuntes que tenía en su carpeta.

El joven no respondió, simplemente empezó a leer, no porque le faltara interés sobre este tema, sino porque era evidente que este periplo estaba por terminar: era la penúltima noche de navegación. La nostalgia de lo vivido empezaba a hacerse presente, sin embargo, el conocer que el capitán guardaba otros apuntes, le daba una cierta esperanza de un próximo viaje.

GUAYAQUIL

Expedición de Títulos de Villa en el Departamento de Guayaquil¹⁰⁹.

Con Decreto del 17 de marzo de 1825, Francisco de Paula Santander, encargado del poder ejecutivo, decreta que las parroquias de Daule, Babahoyo, Baba, Santa Elena y Machala en la provincia de Guayaquil, así como, Jipijapa y Montecristi en la Provincia de Manabí, sean villas y su título se expida conforme a la ley.

División de las provincias de Guayaquil y Manabí en circuitos¹¹⁰.

El 2 de diciembre de 1825, Francisco de Paula Santander, como vicepresidente encargado del poder ejecutivo, emite desde Bogotá este Decreto, en el cual se establece una división territorial por circuitos para las provincias de Guayaquil y Manabí.

Se definen siete circuitos: Guayaquil, Daule, Baba, Santa Elena, Machala, Portoviejo y Montecristi.

En la siguiente tabla se detalla la división de cada uno de estos circuitos.

¹⁰⁹ Tomado del numeral 436 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 2, página 369.

¹¹⁰ Tomado del numeral 538 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 2, página 455.

CIRCUITO	PARROQUIAS	CABECERA
Guayaquil	Guayaquil, Samborondón, Yaguachi y Chongón.	Guayaquil.
Daule	Daule, Santa Lucía y Balzar.	Daule
Baba	Baba, Palenque, Pimocha, Vinces, Babahoyo, Caracol, Pueblo Viejo y Taura	Baba
Santa Elena	Santa Elena, Chanduy, Colonche y Morro	Santa Elena
Machala	Machala, Puná, Balao y Naranjal	Machala
Portoviejo	Picoasá, Jipijapa y Paján	Portoviejo
Montecristi	Montecristi, Charapotó, Tosagua y la Canoa	Montecristi

Fuente: La información de esta tabla ha sido tomada del numeral 538 de la recopilación de documentos “La Gran Colombia” de José M. de Mier. Tomo 2, página 455.

En este mismo decreto, Daule, Baba, Santa Elena, Jipijapa y Montecristi son declaradas villas. Tómese en consideración que en el Decreto del 17 de marzo de 1825 estas ciudades ya fueron consideradas como villas; por lo cual, el decreto posterior cumpliría lo dispuesto en el primero, en el sentido de que su título se expida conforme a la Ley; sin embargo, esta es solo una interpretación de estos hechos, acerca de los cuales se requeriría un análisis más pormenorizado sobre los procedimientos administrativos de aquella época.

Aprobación del establecimiento de la junta de seguridad en Guayaquil y detalle de sus atribuciones¹¹¹.

El 23 de febrero de 1828, el Libertador Simón Bolívar, como presidente de la Gran Colombia, generó un decreto motivado por las pérdidas económicas y humanas producidas por los constantes incendios en la ciudad de Guayaquil.

En su primer artículo el decreto establece la creación de una junta de seguridad mutua para impedir los incendios; esta junta debía observar los reglamentos emitidos al respecto en los años 1825 y 1826, entendiéndose que este decreto tenía relación con las ya emitidas reglamentaciones.

Esta junta de seguridad mutua fue reconocida como una corporación y, dada su importancia para la ciudad, se estableció que los hombres que presten servicio en el manejo de bombas, hachas, cubos y demás utensilios para apagar incendios, serían eximidos del servicio militar, así como del servicio municipal.

En otro de los artículos se evidencia el grado de preocupación existente en la época por la presencia de incendios, al indicarse que, en caso de acontecer, la Maestranza de Guayaquil y gremios de matrículas se pondrían a órdenes del director de la Junta de Seguridad Mutua. De igual manera, se dispone a la Secretaría de Hacienda el aseguramiento de los edificios públicos de Guayaquil en la Junta de Seguridad, cuyo pago anual correspondería a gastos ordinarios.

Para impulsar a los ciudadanos a que aseguren sus casas, se crea en este Decreto un mecanismo a través del cual los ciudadanos afectados por un incendio debían cubrir los gastos causados durante

¹¹¹ Tomado del numeral 922 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 3, página 868.

la defensa de sus casas, con excepción de aquellos que las hayan asegurado.

–Esta sería una referencia importante en la historia del Cuerpo de Bomberos de Guayaquil –dijo el joven.

–No solo eso, mi querido amigo –respondió Tomás. Esta información nos entrega una idea clara de la importancia que tenía para la ciudad de Guayaquil el contar con un Cuerpo de Bomberos, por utilizar el nombre actual frente al asedio permanente de los incendios, debidos principalmente al tipo de material de construcción utilizado en el desarrollo urbano de la ciudad y, por esto, el Benemérito Cuerpo de Bomberos ha sido una parte importante de la ciudad de Guayaquil y es la institución bomberil más antigua del Ecuador y de América Latina.

–Sin embargo, este decreto no está considerado dentro de su historia –enfaticó el joven; al tiempo que ingresaba en la página de internet del Benemérito Cuerpo de Bomberos de Guayaquil. De acuerdo con esta página la institución habría sido creada en 1837, es decir nueve años después del decreto de 1828.

–Es verdad, es un detalle que no puedo rebatir y podría ser un tema de investigación para dicha institución. En cuanto llegemos a puerto tendrás todo el tiempo para ampliar esta información y toda aquella con la cual puedas contribuir a la historia de nuestro Ecuador.

Separación de las parroquias del Morro y Chanduy, en Guayaquil, del cantón de Santa Elena¹¹².

El 15 de julio de 1828, en Bogotá, el Libertador Simón Bolívar emite un decreto que en su artículo principal separa del cantón Santa Elena a las parroquias de El Morro y Chanduy, uniéndolas en un nuevo cantón llamado El Morro. Tanto el naciente cantón de El Morro, como el de Santa Elena, pasaban a formar un circuito llamado de El Morro, sede de la residencia del jefe político municipal.

Esta decisión, de acuerdo con la motivación previa, habría sido tomada por la información entregada al poder ejecutivo de parte del intendente del Departamento de Guayaquil, quien indicaba que existía una gran distancia de separación entre estas parroquias y Santa Elena, lo cual ocasionaba dificultad en el despacho correspondiente de comunicaciones oficiales, asuntos judiciales y de policía.

Mandamiento de reformar el malecón de Guayaquil y establecimiento de derechos para sostenerlo¹¹³.

Con este decreto firmado en Popayán, el 13 de diciembre de 1829, el Libertador Simón Bolívar, establece la creación de un impuesto para la construcción de un Malecón en la ribera del Guayas.

¹¹² Tomado del numeral 960 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 3, página 916.

¹¹³ Tomado del numeral 1193 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 4, página 1210.

En los considerandos de este decreto se indica que la ciudad de Guayaquil “necesita como una de sus primeras obras de policía, ornato y salubridad, la conclusión de un malecón que cubra su ribera”. De igual manera, se indica que su construcción ya estaba proyectaba, sin embargo, por asuntos económicos había sido postergada.

En la siguiente tabla se detallan los impuestos establecidos:

Artículo	Impuesto
Pipa o bulto de igual tamaño	2 reales
Tercio, cajón, barril, fardo o bulto de tamaño común	1 real
Caja, cuñete, botijuela o bulto pequeño	Medio real
Se excluían los frutos y manufacturas importados de cualquier otro lado de la República.	

Fuente: La información de esta tabla ha sido tomada del numeral 1193 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 4, página 1210.

–Como podrás observar –dijo el capitán, interrumpiendo la lectura del joven– esto pone en evidencia la importancia del sector del malecón para la ciudad de Guayaquil. Su preservación ha sido un objetivo constante en el devenir histórico de la ciudad y definitivamente se constituye en un ícono representativo de la ciudad.

El pensamiento del capitán viajó hasta el malecón de la ciudad de Guayaquil, recordaba los distintos espacios por los que había transitado, e imaginaba cómo habría sido en aquella época de la Gran Colombia este sector y su gente. A su mente vino la frase “Guayaquil Independiente”, al tiempo que entregó al joven unos apuntes correspondientes a la incorporación de Guayaquil a la Gran Colombia.

Guayaquil se acoge a la protección de Colombia¹¹⁴.

José Joaquín de Olmedo, Rafael Jimena, Francisco Roca y Antonio José de Sucre firmaron, el 15 de mayo de 1821, un convenio a través del cual Guayaquil se acoge a la protección de la República de Colombia.

En la parte inicial del documento se establece que la Junta Superior de Gobierno, de la provincia de Guayaquil fue invitada a incorporarse a la república de Colombia y que para decidir la firma de este convenio fueron analizadas tanto la necesidad de unir la provincia a una de las “grandes asociaciones” que se estaban gestando en el proceso independentista como las conveniencias de su situación local para la relación con Colombia y otros aspectos y circunstancias tales como la situación provisoria de la provincia.

Precisamente, en el artículo primero, se indica que la junta superior de Guayaquil no está facultada para declarar la incorporación de la provincia a la república de Colombia por su carácter provisorio. No obstante, en el segundo artículo la junta declara a la provincia de Guayaquil “bajo los auspicios y protección de la República de Colombia.”

El alcance de esta protección se visualiza en el artículo segundo del convenio antes mencionado, en donde se confieren todos los poderes al Libertador Simón Bolívar para la defensa de la provincia. Adicionalmente, se autoriza su inclusión en todas las negociaciones y tratados que se realicen tanto con amigos, neutrales o enemigos, esto sin dejar de lado el mantenimiento de la Junta de Gobierno, la misma que debía en estos casos recomendar las consideraciones especiales que merecía la provincia en cualquier

¹¹⁴ Tomado del numeral 3 de los Tratados y Convenios de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 5, página 1654.

tratado a realizarse, tomando en cuenta “su situación geográfica, política y mercantil”.

En cuanto a la cooperación dentro de la campaña libertadora, Guayaquil se ofrece a cooperar con todos los medios a su alcance para liberar el Departamento de Quito, tomando en consideración la importancia que tenía para América y Colombia la libertad absoluta de dicho Departamento. Ochocientos hombres, pagados y mantenidos por la provincia, son incluidos en este convenio para luchar por la libertad de Guayaquil y Cuenca, bajo el mando del Libertador.

Adicionalmente, en el artículo cuarto, se indica que Guayaquil facilitaría transporte y víveres para el tránsito y subsistencia de las tropas de la República de Colombia que luchen por la libertad de este Departamento, estos gastos de acuerdo con el convenio debían ser reconocidos como parte de la deuda nacional.

Finalmente, debe destacarse la importancia que tenía la posición de la ciudad en el Pacífico, lo cual es mencionado en el artículo sexto, en donde adicionalmente se reconoce su aporte y apoyo a la causa libertaria.

Establecimiento de un jefe superior civil y militar en Guayaquil, Azuay y Ecuador¹¹⁵.

Años más tarde, el 24 de noviembre de 1826, Simón Bolívar emite este decreto a través del cual se establece la creación de un jefe superior. De acuerdo con los antecedentes del decreto, esta autoridad era semejante a la creada por el congreso constituyente en 1821 para los departamentos del norte.

¹¹⁵ Tomado del numeral 737 de los Tratados y Convenios de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 2, página 666.

El decreto indica que, en los tres departamentos: Guayaquil, Azuay y Ecuador, debía residir un jefe superior dependiente del ejecutivo con facultades extraordinarias, para tal efecto es nombrado el general Pedro Briceño Méndez.

–Como puedes observar, existe un aspecto interesante en este decreto, la aparición de la palabra Ecuador en los documentos revisados –indicó el capitán, siendo uno de los tres departamentos del sur.

De todas formas, es adecuado indicar que el 25 de junio de 1824, con la Ley de División Territorial de Colombia, esta se divide en doce departamentos, entre ellos Azuay, Guayaquil y Ecuador, este último contando como capital a Quito; Adicionalmente en la reseña “Noticias secretas de América”, anteriormente mencionada, cuando tratamos el tema de los astilleros en Guayaquil, en la que se menciona a este sector como “Las Tierras del Ecuador”.

Esta era una de las últimas páginas de este grupo de apuntes. El capitán tenía en su mesa todos los restantes, faltaban pocos y el final de esta aventura estaba cerca. En la noche se dedicó a planificar el tramo final de este periplo: el retorno a Guayaquil.

Por ese día, poco quedaba por hacer. A la mañana siguiente continuarían con los apuntes relacionados a Manabí, Machala y con una sorpresa que el capitán anticipó para el joven.

MANABÍ

Supresión de las provincias de Manabí, Chimborazo e Imbabura¹¹⁶

El Libertador Simón Bolívar, en su condición de presidente de Colombia, firmó, el 24 de noviembre de 1826, un decreto a través del cual se suprimen las provincias de Manabí, Chimborazo e Imbabura. Se expone como motivo para esta decisión la imposibilidad de cubrir los gastos de la nación.

Al suprimirse la provincia de Manabí su territorio quedó agregado a la Provincia de Guayaquil, en tanto que Chimborazo e Imbabura a la provincia de Pichincha; en todos los casos conservaban sus cantones.

Esta decisión, de acuerdo con la interpretación del decreto, era de carácter temporal, hasta que mejoren las condiciones de las rentas nacionales. Los empleados que perdían sus puestos eran considerados de forma preferente para nuevas postulaciones.

Segregación de dos parroquias del cantón de Montecristi, y agregación al de Portoviejo en la provincia de Manabí¹¹⁷

El 10 de abril de 1827, casi cinco meses después del anterior decreto, Francisco de Paula Santander, en su calidad de vicepresidente de Colombia y encargado del poder, por pedido de la junta provincial de Manabí, decreta la segregación de las parroquias de Chone y Tosagua del Cantón Montecristi, las cuales pasaban a ser parte del cantón Portoviejo.

Es importante destacar que, de acuerdo con este Decreto, la junta provincial de Manabí continuaba funcionando a pesar de la

¹¹⁶ Tomado del numeral 745 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 2, página 678.

¹¹⁷ Tomado del numeral 782 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 3, página 720.

supresión dictada con el decreto anterior. Adicionalmente, es de indicar que dos meses después la provincia de Manabí fue reestablecida como se detalla en el siguiente Decreto.

Restablecimiento de las provincias del Chimborazo, Imbabura y Manabí¹¹⁸

Con fecha 28 de junio de 1827, Francisco de Paula Santander decreta el restablecimiento de estas provincias. En los antecedentes se indica que el 20 de junio se dispuso por ley el retorno al orden político de la república que regía antes del 27 de abril del año 16° (Este año corresponde a 1826).

Las personas que perdieron sus puestos retornaban a los mismos luego del correspondiente juramento de fidelidad a la constitución colombiana.

MACHALA

Supresión del cantón Machala¹¹⁹

Con fecha 24 de enero de 1828, el Libertador Simón Bolívar firmó el decreto a través del cual se suprime el cantón Machala. De acuerdo con el texto del decreto, esta supresión se origina a pedido del Departamento de Guayaquil por los inconvenientes y perjuicios que habría provocado su creación. Las parroquias que constituían el cantón Machala pasaban al cantón Guayaquil.

¹¹⁸ Tomado del numeral 812 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 3, página 744.

¹¹⁹ Tomado del numeral 902 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 3, página 847.

Supresión del cantón Machala¹²⁰ revocada

Dos años después del Decreto de supresión, y por pedido de los machaleños, se revoca esta decisión; de esta forma el 4 de febrero de 1830 se restablece el cantón de Machala y se erige a Tumbes en cantón de la provincia de Guayaquil.

Mientras leían juntos estos apuntes, surgió el tema de sus ciudades de nacimiento. El joven era de Ibarra la ciudad blanca y en cuanto al capitán, aunque algunos lo consideraban también de esa ciudad no se sabía a ciencia cierta su lugar de nacimiento; él siempre había creído en la ciudadanía universal y estaba convencido de que la persona pertenece a donde tiene su corazón, coincidía con aquello de que no se extrañan o añoran lugares sino la forma en que se vivió allí, las experiencias, aquellos momentos únicos e irrepetibles.

El joven le comentó que hace unos años recorrió las tranquilas y limpias calles de Ibarra. A pesar del tráfico existente en la actualidad, aún era una ciudad pequeña, apacible, que se dejaba recorrer a pie y con tranquilidad, posiblemente demasiada para alguien acostumbrado al movimiento de Guayaquil; pero definitivamente, para él, era un lugar para vivir.

Ese viaje mental al norte del país fue interrumpido por el capitán, quien entregó al joven un par de hojas.

—¡Esta era la sorpresa!: unos apuntes sobre la ciudad de Ibarra y la provincia de Imbabura —dijo Tomás, el capitán, mientras explicaba cómo se relacionaba con el tema marítimo, era un tributo a su tierra natal, que también era marítima.

¹²⁰ Tomado del numeral 1223 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 4, página 1235.

Alberto recordó algunas charlas mantenidas con un amigo, un historiador ibarreño, Juan Carlos Morales, que le hablaba sobre Ibarra, sobre su salida al mar, sobre la necesidad de conocer la historia de los Caranquis; aquellos señores del maíz que resistieron 17 años la expansión de los incas y son la base del legado indígena a la historia del país, sobre la necesidad de conocer el origen comercial de esta ciudad surgida como una necesidad de las élites quiteñas de una especie de puerto en tierra para el comercio entre Bogotá, Popayán y Quito. (Morales, 2012).

Añoraba esas conversaciones, y no descartaba hacer un viaje con él, junto al capitán, para profundizar en estos temas¹²¹.

IMBABURA

Erección de la villa de Otavalo en ciudad¹²²

El 31 de octubre de 1829, el Libertador Simón Bolívar firmó el decreto a través del cual se erige a la villa de Otavalo como ciudad. Para esta decisión se argumenta que esta villa es muy populosa y es susceptible de progresar por su agricultura e industria.

Erección de la villa de Ibarra en ciudad¹²³

Con fecha 2 de noviembre de 1829, el Libertador Simón Bolívar erige a la villa de Ibarra como ciudad. En este decreto argumenta, para tal fin, que esta ciudad ha ido progresivamente

¹²¹ El contenido de este párrafo corresponde al pensamiento expresado por el historiador ibarreño Juan Carlos Morales Mejía.

¹²² Tomado del numeral 1184 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 4, página 1158.

¹²³ Tomado del numeral 1185 de la recopilación de documentos titulada La Gran Colombia de José M. de Mier. Tomo 4, página 1159.

“adelantándose” dada su estructura, población y establecimientos públicos.

Entre una y otra opinión, la noche transcurrió y el joven sorprendió al capitán con información interesante sobre los orígenes de la ciudad de Ibarra; de los amores de Taita Imbabura y Mama Cotacachi como preámbulo a la fundación española de una villa que tenía como destino el mar en el antiguo valle de los Caranquis. Villa que no halló su fortuna por intereses de otras regiones que impidieron su anhelada salida al mar. De aquella ciudad, devastada en un terremoto, que surgió de las cenizas y de la cual Morales (2021) escribió¹²⁴: “Los griegos lo supieron hace 2500 años con dos preguntas básicas: ¿quién soy yo? ¿de dónde vengo? La historia nos permite saber hacia dónde vamos, con una ciudad que no debe olvidar su pasado Caranqui, su sueño posible de mar y su destino cosmopolita” (p.69).

En pocas horas el barco entraría por el canal de El Morro a Guayaquil. Los días habían transcurrido tan rápido que tanto Tomás como Alberto sentían nostalgia por este retorno. Como le solía acontecer al capitán, en estas circunstancias, no quería pasar a descansar, sentía ganas de explotar al máximo cada uno de estos últimos minutos.

–Escuché de un profesor que decía que Bolívar, en aquella época, posiblemente sin premeditarlo, elaboró una de las primeras referencias sobre Derecho Operacional –preguntó el joven.

–No tenía la intención de utilizarlos en este viaje, por no ser un tema marítimo –respondió el capitán, mientras miraba el reloj y tomaba un par de hojas que tenía en su escritorio. Estos últimos

¹²⁴ Este párrafo está formado con los subtítulos de la obra “Ibarra destino de mar” del historiador ibarreseño Juan Carlos Morales Mejía.

apuntes corresponden precisamente a este tema; sin embargo, es muy tarde y observo tu cansancio, así que te los entrego para que los revises, cuando llegemos a puerto.

Antes de retirarse, los dos se miraron fijamente, se despidieron sabiendo que deseaban volver pronto a conversar. Ambos habían cambiado, Alberto el joven marino, estaba consciente de los grandes retos que le deparaban en el camino de impulsar una verdadera visión marítima del Estado ecuatoriano. Necesitaba profundizar sus conocimientos de geopolítica, explorar la historia marítima ecuatoriana, añoraba tener la oportunidad de visitar la Antártida e impulsar la comprensión sobre ese espacio geográfico de importancia para el Ecuador; y por todo esto, su despedida fue con un profundo y sincero ¡Gracias por todo, Señor! Al mismo tiempo, estiró sus manos y le entregó al capitán su “Tablet” con sus libros electrónicos y otros nuevos incorporados en este periplo.

Tomás el viejo capitán, lo recibió al tiempo que entregó al joven uno de sus libros: era un ejemplar de Estrategia Marítima de Alfred Mahan. Estaba feliz con su nueva Tablet y sonrió pensando en todo lo que había aprendido del joven, al fin y al cabo, como un maestro le había dicho años atrás, un viaje no es un viaje si no se aprende en el camino, el destino tan solo es el fin de ese aprendizaje y el punto de partida de una nueva singladura.

El joven llegó a su camarote, no deseaba dormir y tomó los últimos apuntes que le dio el capitán, los empezó a leer mientras llegaba un nuevo amanecer.

Desde el cielo podría verse aquel viejo barco, con las luces encendidas en dos camarotes; dos generaciones que navegaban juntas, dos perspectivas que se habían unido para conversar del Ecuador, su historia desde el mar.

Aunque en la época de la independencia no hubiesen sido estipulados aún muchos de los elementos que regulan los conflictos armados desde el punto de vista del derecho de los combatientes; era evidente la preocupación por lo violenta y sangrienta que podría ser la guerra. Consecuente con aquello, España y Colombia firmaron en la ciudad de Trujillo un Tratado de Regularización de la Guerra el 26 de noviembre de 1820.

Este fue firmado por el Libertador Simón Bolívar y el General Pablo Morillo. De acuerdo con Calderón & Styven (2015), este no es solo una guía de comportamiento, sino que debe “ser considerado como una fuente vital para el nacimiento del Derecho Internacional Humanitario DIH” (p.51). De acuerdo con estos autores, el tratado en mención puede considerarse como un precursor del Convenio firmado luego de cuatro décadas en Ginebra¹²⁵. Los principales aspectos para estas estimaciones se centran en las consideraciones al trato de los soldados, a la población civil, al cese de hostilidades y al tratamiento humanizado a los prisioneros de guerra” (p.51).

En la investigación de Calderón & Styven (2015) se detalla el contenido del Tratado de Regularización de la Guerra, se analiza su articulado y es interesante el siguiente texto: este tratado “de manera imperativa, propendía por defender lo que un siglo después (1948) se llamarían los Derechos Humanos, constituyéndose como uno de los primeros instrumentos del DIH, al imponer la protección de la población civil y de los combatientes heridos o enfermos, estableciendo la obligatoriedad del canje entre prisioneros de guerra, y la prohibición de la aplicación de la pena de muerte para conspiradores y desertores que se alistaron en las fuerzas opositoras.”

¹²⁵ Se refiere al Convenio de Ginebra de 1864.

La imaginación del joven voló hacia aquella época, casi dormido se reproducían en su mente los distintos episodios, de las conversaciones mantenidas con el capitán hasta que sin casi sentirlo las olas lo llevaron a un sueño profundo.

A lo lejos se podía observar la entrada al Canal del Morro acceso al Puerto de Guayaquil, era temprano y una suave brisa circulaba en el ambiente y envolvía a aquel viejo navío, la actividad era intensa en la cubierta del Valdivia, los vigías y timonel listos para estas horas finales de navegación. A la puerta del camarote llegó el joven y juntos subieron al puente de gobierno, casi se podía escuchar el palpitar de quienes estaban allí, pues su retorno a casa les emocionaba. Aunque intercambiaron un par de palabras durante el trayecto de ingreso, el silencio fue su mejor forma de comunicación, hasta cuando las tiras de amarre del buque tocaron las bitas¹²⁶del muelle y una sonrisa afloró en los rostros de Tomás Acevedo y Alberto Moreira. Juntos habían encontrado la forma de exponer aquellos apuntes de historia que llevaban consigo y sabían que este era solo el inicio de una próxima singladura.

¹²⁶ Un barco asegura su posición en muelle con cabos denominados tiras de amarre que se lanzan al muelle y se aseguran a piezas generalmente de hierro que se encuentran empotradas al muelle y se denominan bitas de amarre.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acosta, M. (1989). La Cinchona o quina planta nacional del Ecuador. *Revista de la Academia colombiana de Ciencias*, 17(65), 306-311. Recuperado de: http://www.accefyn.com/revista/Volumen_17/65/305-311.pdf
- Amores, C. (2019). El naufragio del galeón San José (Panamá, 1631). Pasado, presente y futuro. *Magallánica: revista de historia moderna*, 6(11), 126-151. Recuperado de: <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/3898>
- Andrade, G. (2018). *Introducción a las Operaciones Submarinas*. Guayaquil, Ecuador: Edición del autor.
- Arellano, I., Borque, J., & Santonja, G. (2009). *Nuevo descubrimiento del gran río de las Amazonas* (Vol. 16). Madrid, España: Iberoamericana Editorial.
- Cáceres, J. (1995). La mujer morisca o esclava blanca en el Perú del siglo XVI. *Sharq al-Andalus*, 12, 565-574. Recuperado de: https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/17658/1/Sharq%20Al-Andalus_12_35.pdf
- Caillet-Bois, J. (1953). Un olvidado cronista: Fray Reginaldo de Lizárraga (ca. 1539-1609). *Nueva Revista De Filología Hispánica*, 7(3/4), 600-607. Recuperado de www.jstor.org/stable/40297010
- Calderón, B., & Styven, E. (2015). ¿Es el tratado de regularización de la guerra un antecedente jurídico del derecho internacional humanitario? Recuperado de: <https://repository.libertadores.edu.co/handle/11371/125>
- Cappa, R. (1894). *Estudios críticos acerca de la dominación española en América*. Madrid, España: Católica de Gregorio del Amo.
- Cardero, J. (1789-1794). Vista de Guayaquil, ciudad nueva y vieja. Europeana Collections [fotografía]. Recuperado de:

https://classic.europeana.eu/portal/es/record/499/bib_FIL20140018451.html?q=astillero%20guayaquil#dcId=1616378441876&p=1

- Ceinos, M. (1998). El origen de los colegios jesuitas de la provincia quitense y su incidencia en la educación. *Estudios de historia social y económica de América*, 85. P. 231-237. Recuperado de: <https://ebuah.uah.es/dspace/handle/10017/6212>
- Cervantes, A. (2017). La Perla del Pacífico Guayaquil [fotografía]. Recuperado de: <https://www.flickr.com/photos/126958916@N04/>
- Comisión Nacional de Sesquicentenario de la Independencia del Perú (Ed.). (1976b). La Marina 1780-1822. Colección Documental de la Independencia del Perú (t. VII, vol. I).
- Cuesta, D. (2007). Los cronistas oficiales de indias. De López de Velasco a Céspedes del Castillo. *Revista Complutense de Historia de América*, 2007, vol. 33, p. 115-150. Recuperado de: <https://core.ac.uk/download/pdf/38839738.pdf>
- Dávalos, J. (2015). *La Gobernanza de los Espacios Marítimos del Ecuador*, Sangolquí, Ecuador: Universidad de Fuerzas Armadas - ESPE.
- De la Casa, C. y de Marco J. (s.f). Francisco López de Gómara. *Revista Cultural de la Asociación y Fundación de Caballeros de Yuste*. Disponible en: <http://www.soria-goig.org/pdf/lopezdegomara.pdf>
- De la Parra, N. (2005). El Desarrollo de destrezas integrales para lograr la competencia en el manejo de la información. *Revista de Estudios y Experiencias en Educación. Vol 4. (7)*. 141-150.
- De la Puente, J. (1975). Historia Marítima del Perú. Tomo V. La Independencia 1790 a 1826 (Vol I). Lima, Perú: Editorial Ausonia.
- Del Busto, J. (1975). Historia Marítima del Perú. Tomo III. Siglo XVI Historia Interna y externa (Vol I). Lima, Perú: Editorial Ausonia.

- Desperta Ferro, Revista Digital (2020). [fotografía]. Recuperado de:
<https://www.despertaferro-ediciones.com/2020/pizarro-y-los-trece-de-la-fama/>
- Duflos, P. & Moreau, J. M. The seizure of Atahualpa at Cajamarca / J.M. Moreau junior, inv. ; P. Duflos Junior, sculp. Peru, None. [Between 1760 and 1810] [fotografía]. Recuperado de la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos:
<https://www.loc.gov/item/98519205/>.
- Durand, J. (1956). El lujo indiano. *Historia Mexicana*, 6(1), 59-74.
- Duthurburu, B. (s.f). El descubrimiento de las Islas Galápagos por el Obispo Fray Tomas de Berlanga. Disponible en:
<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/114110/9459-Texto%20del%20art%C3%ADculo-37409-1-10-20140717.pdf?sequence=2>
- Eberenz, R. (1994). Nave y Nao en castellano medieval: historia de una sustitución léxica. *Anuario de estudios medievales*. 24, 609 - 623.
- El País (2018). Abraham Ortelius, el cartógrafo del primer atlas mundial en el siglo XVI. Mapa de Atlas Theatrum Orbis Terrarum de Abraham Ortelius [fotografía]. Recuperado de:
https://elpais.com/elpais/2018/05/20/ciencia/1526770280_018943.html
- El Universo (2013). Tres rostros cambiados en polémico mural. [fotografía]. Recuperado de:
<https://www.eluniverso.com/noticias/2013/12/20/nota/1937966/tres-rostros-cambiados-polemico-mural/>
- Fondo Mundial para la Naturaleza (2013). Maderas de Colombia. Recuperado de:
http://d2ouvy59p0dgk.cloudfront.net/downloads/maderas_de_colombia_15_version_aprobada.pdf
- Fuente Vicente (s.f.). Europeana Collections. [fotografía]. Recuperado de:
https://classic.europeana.eu/portal/es/record/418/BVMDefensa_bib

_BMDB20200031512.html?utm_source=new-
website&utm_medium=button

- Hampe, T. (1991). Agustín de Zárate, contador y cronista indiano (Estudio biográfico). *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 27(2), 129-154.
- Infodefensa (2021). Nuevo Gerente General Astillero ASTINAVE. [fotografía]. Recuperado de: <https://www.infodefensa.com/latam/2021/03/03/noticia-vladimir-ibarra-nuevo-gerente-general-astillero-astinave-ecuador.html>
- Instituto de Patrimonio Cultural. Horgan, J. (1898 - 1908). A glimpse of river front, Guayaquil. [fotografía]. Recuperado de: <http://fotografiapatrimonial.gob.ec/web/es/galeria/element/6035>
- Insúa, M. y Menéndez, J. (2017). *Viajeros, crónicas de Indias y épica colonial*. New York, NY: Ulzama Digital.
- Kessel, J. (1986). *Diccionario de pesca artesanal del norte grande de Chile*, Iquique, Chile: Facultad de Antropología Cultural de la Universidad Libre de Amsterdam.
- Lane, K. (1997). Los bucaneros y la defensa de la costa del Pacífico a fines del siglo XVII en Quito: el caso de Barbacoas. *Fronteras de la Historia*, 1, 119-145. Recuperado de: <https://revistas.icanh.gov.co/index.php/fh/article/view/735>
- Larrea, C. (1971). *El padre Juan de Velasco y su Historia del reino de Quito*. Quito: Editorial Ecuatoriana.
- La Torre, O. (2010). *San Cristóbal y su Historia*. Quito, Ecuador: Publiediciones.
- Library of Congress. (1912). Escenas en Quayaquil, Ecuador. Colección Harris & Ewin [fotografía]. Recuperado de: <https://www.loc.gov/resource/hec.01603/>
- Lohmann, G. (1975). *Historia Marítima del Perú*. Tomo IV. Siglos XVII y XVIII (Vol I). Lima, Perú: Editorial Ausonia.

- Marsilli, M. y Cisternas P. (2010). Los senderos de la idolatría: El viaje de Váquez de Espinosa por los altos de Arica. *Revista de Antropología Chilena*, 42 (2), 465-476. Recuperado de: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/chungara/v42n2/art09.pdf>
- Martinez-Labarga, C. (1997). Origen y evolución de las comunidades afroamericanas de Esmeraldas (Ecuador): datos históricos y genéticos. *Anales del museo de América*. 5, 129-138.
- Martínez, J. (2015). España y la mar. Frases de origen marinero. *Revista general de marina de España*, 268 (4), 615-618.
- Mier, J. (1983). La Gran Colombia. Colección de Decretos de la Secretaría de Estado y del Interior. Colombia, Bogotá: Carlos Valencia Editores.
- Millar, G. (1954). Orellana descubre el Amazonas. Santiago, Chile: Editorial Ercilla.
- Minguet, P. (1741). Plano de Guayaquil, ciudad nueva y vieja [fotografía]. Recuperado de: https://classic.europeana.eu/portal/es/record/499/bib_FIL20140018451.html?q=astillero%20guayaquil#dclid=1616378441876&p=1
- Ministerio de Turismo Ecuador (2018). Museo Paleontológico Megaterio [fotografía]. Recuperado de: <https://www.turismo.gob.ec/museo-paleontologico-megaterio-promueve-el-turismo-arqueologico/>
- Moncayo, P. (2016). Geopolítica Espacio y Poder. Sangolquí, Ecuador: Universidad de Fuerzas Armadas ESPE.
- Morales, J. (2012). Caranquis: los señores del maíz. Juan Carlos Morales Mejía [blog]. Recuperado de: <http://juancarlosmoralesmejia.blogspot.com/2012/04/caranquis-los-senores-del-maiz.html>
- Morales, J. (2021). Ibarra destino de mar. Ibarra, Ecuador: editorial Pegasus

- Moreno, F. (2009). Navidad en Ecuador: manifestaciones de religiosidad popular en torno al niño Jesús. *In La Natividad: arte, religiosidad y tradiciones populares* (pp. 655-674). Real Centro Universitario Escorial-María Cristina.
- National Geographic (2012). Henry Morgan corsario y pirata. Óleo de Jean-Antoine Gudin. [fotografía]. Recuperado de: https://historia.nationalgeographic.com.es/a/henry-morgan-corsario-y-pirata-caribe_6314
- National Geographic (2014). La exploración del Amazonas: la gran odisea de Francisco de Orellana. [fotografía]. Recuperado de: https://historia.nationalgeographic.com.es/a/exploracion-amazonas-gran-odisea-francisco-orellana_8500
- Noventa galeones (2006, agosto 14). Recuperado de: <https://lahora.com.ec/noticia/462883/noventa-galeones-sumergidos-en-la-costa-ecuatoriana>
- Oberem, U. (1967). Un grupo indígena desaparecido del Oriente Ecuatoriano. *Revista de Antropología*, 149-170. Recuperado: <https://www.jstor.org/stable/41615833?seq=1>
- O'Loughlin, J. (1994). Dictionary of Geopolitics. [Diccionario de Geopolítica]. Westport, Connecticut: Greenwood.
- Ortelius, A. (1589). Maris Pacifici. Theatrum Orbis Terrarum. [fotografía]. Recuperado de: https://es.wikipedia.org/wiki/Exploraci%C3%B3n_del_oc%C3%A9ano_Pac%C3%ADfico#/media/Archivo:Ortelius_-_Maris_Pacifici_1589.jpg
- Palacios, A. (2012). Pedro de León Portocarrero y su descripción del Reino de Chile. *Temas Americanistas*. 28, 45-51.
- Palomino, R. (1997). Cuzco y no Cusco ni menos Qosqo. *Historica*, 21(2), 165-170. Recuperado de: <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/121572>

- Pease, F. (1992). Cronistas andinos testigos y memoriosos. *Revista de Estudios Hispánicos*. 147-162.
- Pérez, P. (1986). Las lecturas de Francisco de Isásaga. *Histórica*, 10(2), 191-212. Recuperado de: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/historica/article/view/8255/8559>
- Presidencia de la República del Ecuador (s.f.). Alonso de Illescas [fotografía]. Recuperado de: <https://www.presidencia.gob.ec/alonso-de-illescas/>
- Ruiz, J. (1990). La mita en los siglos XVI y XVII. *Temas americanistas*, 7, 1-20. Recuperado de: https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/12206/file_1.pdf?sequence=1
- Rújula, J. (1933). *Relación de los servicios en Indias de don Juan Ruiz de Arce, conquistador del Perú*. Disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcp2p8>
- Rumazo, J. (1946). La Región Amazónica del Ecuador en el siglo XVI. Sevilla, España: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- De Martín, M. (2013). GONZÁLEZ OCHOA, José María." Cronistas de indias riojanos: Pedro Sancho de Hoz, Miguel de Estete, Pedro de Castañeda". *Índice Histórico Español*.
- Real Academia Española. (2014). Diccionario de la lengua española (23.a ed.). Consultado en <https://dle.rae.es/>
- Rubio, M y Rubio, F. (2011). *Aproximación histórica a la relación entre Gonzalo Pizarro, Francisco de Orellana y Fray Gaspar de Carvajal en su viaje a la canela y el dorado*. Disponible en: <https://chdetrujillo.com/aproximacion-historica-a-la-relacion-entre-gonzalo-pizarro-francisco-de-orellana-y-fray-gaspar-de-carvajal-en-su-viaje-a-la-canela-y-el-dorado/>
- Sellés-Martínez, J. (2010). Piedras por doquier, un ensayo de aproximación geológica a la cultura ya sus aplicaciones pedagógicas. *Enseñanza*

- de las Ciencias de la Tierra*, 18(3), 239. Recuperado de:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4043351>
- Szaszdi, A. (1978). En torno a la balsa de Salango (Ecuador) que capturó Bartolomé Ruiz. *Anuario de Estudios Americanos*, 35, 453-554. Recuperado de:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=671880>
- Tambella, F. (2013). Los cronistas y la Corona: La política de la Historia de España en las Edades Media y Moderna. *Revista Escuela de Historia*, 12(1), 00. Recuperado de:
http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1669-90412013000100010&tlng=es.
- Torres, J. (1994). La implantación de la moneda en América. *Revista de filología románica*, 11(12), 115-130. Recuperado de:
<https://core.ac.uk/download/pdf/38841567.pdf>
- Ulloa J. & Ulloa A. (1826). Noticias secretas de América, sobre el estado naval, militar, y político de los reynos del Perú y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile. (Vol. 2). Londres: Taylor.
- Vargas, A. (2009). A propósito de los legionarios británicos: la primera expedición. *Historia y Espacio*, 5(33). Recuperado de:
<https://core.ac.uk/download/pdf/11860983.pdf>
- Yutang, L. (1943). *La importancia de vivir*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Sudamericana
- Zárate, A. (s.f.). Historia del descubrimiento y conquista de las Provincias del Peru, y de los sucessos que en ella ha auido, desde que se conquistó hasta que el Licenciado de la Gasca Obispo de Siguença boluio a estos reynos: y de las cofas naturales. Disponible en:
<https://gredos.usal.es/handle/10366/19545>



Mientras el capitán del barco revisaba todos los detalles pendientes, el joven solo esperaba ansioso el inicio de esta travesía que lo llevaría no solo a conocer más de su compañero de viaje, sino a recopilar información histórica y conocimiento sobre ese mar en el que un día decidió navegar y que estaba seguro era el futuro de la Patria; un Ecuador Marítimo, ese era su sueño.

Una parte de la historia del Ecuador, contada desde el mar.



gandradedaza@hotmail.com



<https://ecuadormaritimo.blogspot.com>



[@andazagal](https://twitter.com/andazagal)



[@galoandradedaza](https://www.instagram.com/galoandradedaza)

ISBN: 978-9942-40-296-7

