

LA RUTA A LA MAR DEL SUR: UN PROYECTO DE LAS ÉLITES SERRANAS EN ESMERALDAS (s. XVIII)

Rocío Rueda Novoa*

INTRODUCCION

No es singular el hecho de que la corona española desde el siglo XVI haya impulsado proyectos viales en la provincia de Esmeraldas, en búsqueda de una ruta que articule los andes con el mar. La política de desarrollo vial ejecutada por la corona en los diversos espacios conquistados obedecía a la finalidad misma de la empresa colonial, para lo cual era necesario el establecimiento de puertos que, a más de permitir el mantenimiento de sólidos lazos con la metrópoli, cumpla con el doble papel de acceso y expedición de sus productos para las tierras altas andinas, en donde se estableció una red de fundaciones urbanas.

Como lo señala Carlos Marchán, desde la segunda mitad del siglo XVI, se instauró en el espacio colonial peruano una distribución regional de tareas productivas tendientes a cubrir los requerimientos del polo minero de Potosí, con lo cual las colonias cumplían con el papel asignado por la metrópoli al ser tributarias de metales preciosos y no mercados para la producción española, ni exportadores de materias primas.¹ Con la especialización económica de las regiones su producción se destinó a alimentar el mercado colonial, con lo que los puertos marítimos se convirtieron en puntos focales en cuanto permitían articular dos tipos de flujos: el transoceánico que unía América con España y el interregional.

Ya en el siglo XVI la corona puso sus ojos en Esmeraldas, un amplio espacio parte de sus dominios, susceptible de ser pacificado y reducido con el exclusivo interés de obtener una vía transversal más corta que llegase hasta el Pacífico y

* Taller de Estudios Históricos (TEHIS)

1. Carlos Marchán R., "El sistema hacendario serrano movilidad, y cambio agrario" en, Revista *Cultura*, editada por el Banco Central del Ecuador, Quito, vol. VII No. 9 (mayo-agosto, 1984), pp. 64-65.

de acceso a Panamá, lo que significaba asegurar una estrecha relación con España.

La importancia que desde la metrópoli se dio a este proyecto se advierte en las múltiples provisiones y autorizaciones reales concedidas a los poderes centrales y locales (Presidentes de la Audiencia y Cabildos) facultando la concesión de licencias a aquellos individuos interesados en llevar a cabo la empresa “de las Esmeraldas”.

Desde muy temprano, 1526, las incursiones a la provincia de las Esmeraldas fueron numerosas. En un primer momento, conformadas por individuos que bajo el auspicio de la corona inician “empresas” de conquista y pacificación a través de actividades de orden militar y misionero. Más tarde, a partir de 1589, el carácter evangelizador de las diversas incursiones iniciadas por Miguel Cabello Balboa van a intensificarse, dando como resultado, a más del adoctrinamiento, reducción y fundación de nuevos pueblos, el perfeccionamiento de las rutas descubiertas, como lo realizó Fray Juan de Salas con el camino de Cabello Balboa. A pesar de la frecuencia de las expediciones a la zona de Esmeraldas y los esfuerzos por encontrar una ruta definida, los resultados fueron infructuosos. Esta situación motivó al Rey a expedir, una cédula en 1601 por la que insiste en la importancia de la “población y descubrimiento de la provincia de las Esmeraldas, yndios malabas y los demas de aquella costa del mar del sur...asi como en abrir caminos para que desta ciudad pueda aver comercio y trajin para el reyno de tierra firme y su costa”. Además comisionó al Presidente de la Audiencia “...capitulase con algunas personas que se encargase de aquella población y de pagar lo que de mi hacienda se a gastado hasta agora en esto...”.²

Esta nueva disposición oficial significaba un cambio en la política que la metrópoli había mantenido en relación a la reducción de Esmeraldas durante el siglo XVI. Ahora, para emprender la reducción y pacificación se establece un mecanismo legal: la capitulación, que implicaba la celebración de un pacto o un convenio, en donde la corona consta como una de las partes interesadas con la facultad de aprobar o rechazar los términos de la capitulación. Con ésta disposición el proyecto de Esmeraldas dejaba de ser un proyecto exclusivo de la corona, para dar paso a otros sectores cuyos intereses no necesariamente van a coincidir con los de la corona. En éste trabajo trataremos sobre la irrupción de éstos sectores, quienes en función de sus intereses y acogiéndose a la nueva política adoptada por el estado metropolitano, van a diseñar un proyecto comercial-exportador que se desarrolló entre los siglos XVII al XIX, con el cual

2. Real Cédula para el Virrey del Perú en la que se le encarga que por medio del Presidente de la Audiencia de Quito, acabe de pacificar y poblar la provincia de las Esmeraldas. Valladolid, 1601-III-29, en José Rumazo González, compilador, *Documentos para la Historia de la Audiencia de Quito*, Madrid, Afrodisio Aguado, Tomo IV, p. 296.

la región de Esmeraldas adquiere importancia por ser el espacio adecuado para trazar una ruta más corta, abreviando la distancia entre los centros de producción andinos y los mercados de tierra firme.

LA ÉLITE DE LA SIERRA NORCENTRAL EN BUSCA DE UN CAMINO AL MAR

La élite de la sierra norcentral (Carchi, Ibarra, Otavalo, Pichincha, Cotopaxi) avisora en la pacificación, reducción y la consecuente apertura al mar por Esmeraldas, la posibilidad de incrementar sus beneficios económicos. Este sector se había conformado en torno a la producción obrajera, actividad que para fines del siglo XVI e inicios del XVII se convirtió en el renglón dominante al interior de la Audiencia.³ Conviene precisar al respecto que, para ésta época, la Audiencia de Quito, como parte del espacio colonial andino, participó de la distribución regional de tareas productivas, ocupándose de la dotación de textiles. El envío de éste producto a Potosí permitió contar con circulante del cual también se benefició el sector agrícola en la medida en que orientó sus esfuerzos a satisfacer las demandas del polo minero. Por lo mismo, la producción textil se vuelve en el sector más significativo pues, a más de posibilitar el comercio interno, va a estimular la importación de artículos del exterior.⁴

Dentro del activo comercio interregional de textiles participaron importantes zonas obrajeras establecidas a lo largo del callejón andino, especialmente aquella de la sierra norcentral, que se encontraba localizada en el eje económico longitudinal, en el circuito hacia Nueva Granada, por Quito, Pasto, Popayán-Santa Fé, Cartagena. El comercio de textiles con las regiones mineras y ganaderas de Nueva Granada se había iniciado en el siglo XVI. La vía terrestre por la cual se transitaba constituía largos y difíciles trechos de herradura que atravesaban la cordillera, sin embargo, las exportaciones de textiles alcanzaron un buen nivel, especialmente tejidos gruesos como bayetas, jergas y frazadas, sin descartar los paños. Siguiendo a Tyrer, el comercio textil de la región norte se fundamentó en el intercambio de textiles por oro y a diferencia del comercio de exportación con Lima, se encontraba manejado por mercaderes de ciudades como Buga, Cali, Popayán, Pasto, Barbacoas, vinculados a la carrera de Cartagena. Estos mercaderes llegaban a Quito a abastecerse de géneros que los adquirirían a bajos precios debido a los elevados costos del transporte y para

3. Manuel Miño Grijalva, "La economía de la Real Audiencia de Quito, siglo XVII", en Enrique Ayala, (editor) *Nueva Historia del Ecuador*, vol. 4, Quito Corporación Editora Nacional-Grijalbo, 1989, pp. 76-77.

4. Carlos Marchán R., "Estudio Introductorio", en José María Vargas, *La economía política del Ecuador durante la colonia*, Quito, Corporación Editora Nacional-Banco Central del Ecuador, s/f, pp. 28-29.

obtener ganancias en el comercio de artículos extranjeros que traían, lo que hizo que el comercio quiteño de importación esté controlado por estos mercaderes.⁵

Por el sur, hacia Lima, se encontraba el "camino del chasqui", que seguía la ruta de Cuenca, Loja, Zamora, Yaguarzongo-Piura. Finalmente, en el eje transversal la ruta marítima hacia Guayaquil a través de Chimbo y Alausí, también de Guayaquil se transportaba en mulas hacia Lima, vía Túmbez, Piura y Lambayeque.⁶

El comercio con el Perú se desarrolló utilizando la ruta que une la sierra central de la Audiencia con el puerto de Guayaquil, ruta que durante el invierno hacía imposible el paso de los mercaderes por la sierra. Los textiles, que en su mayoría eran paños, una vez en Guayaquil, se transportaban por barco a Túmbez y al Callao, para más tarde, desde Lima distribuirse a todo el espacio peruano.

En el caso del mercado peruano, éste fue controlado por la élite obrajera de la sierra centro norte y sur, evidenciándose para el siglo XVII la presencia de empresarios de importancia que combinaban los roles de hacendados, dueños de obrajes, burócratas y/o comerciantes. En relación a la labor comercial los dueños de obrajes a la vez que exportaban sus textiles a Lima, en donde un agente se encargaba de la comercialización, importaban artículos de Castilla para su consumo personal o para la venta al público, cumpliendo además con una función mercantil. De ésta manera, la producción textil y el comercio se complementaban, permitiéndoles a muchas familias obrajeras acaudaladas de Quito mantener la fortuna y el estatus familiar.⁷

La creciente utilización del eje económico transversal Quito-Guayaquil materializado por el constante flujo de mercaderías andinas de exportación y, la llegada de otros productos para cubrir las necesidades de la población española de los Andes, estaba determinado por la ubicación estratégica en que se encontraba Guayaquil. Un estuario profundo situado entre Panamá y el Callao y punto de conexión con los Andes, a través de los ríos de la Cuenca del Guayas, son factores que contribuyeron para que el puerto de Guayaquil ya en 1605 se encuentre monopolizando el comercio exterior que incluía Lima, Panamá y Nueva España. Condición que la ratificaba aún más la labor desarrollada por el puerto en relación a la construcción de astilleros.⁸

De los hechos examinados se desprende que los miembros más ricos de la élite serrana, encontraron en la producción de textiles el medio más idóneo para

5. Robson Brines Tyrer, *Historia demográfica y económica de la Audiencia de Quito*, Quito, Ediciones del Banco Central, 1988, pp. 123-124.

6. Javier Ortiz de la Tabla, "El obraje colonial ecuatoriano. Aproximación a su estudio". *Revista de Indias* No. 149-150 diciembre 1977, p. 499.

7. Robson Brines Tyrer, op. cit., pp. 229-231.

8. "Descripción de la Gobernación de Guayaquil, 1605", *Revista del Archivo Histórico del Guayas*, año 2, número 4, diciembre 1973, p. 70.

enrolarse en el comercio exterior, por lo mismo van a ver en la nueva política estatal en relación a Esmeraldas la posibilidad de volver aún más rentable su actividad, a través de una ruta directa al Pacífico.

Para el siglo XVII y XVIII la provincia de las Esmeraldas va a cobrar importancia para las élites de la sierra centro-norte en cuanto este espacio regional les ofrece la posibilidad de abrir una ruta desde centros urbanos de los Andes hasta el mar, rutas a las que Frank Salomon denomina “caminos imperiales planificados desde los centros de gobierno”. Este sector, en función de sus intereses particulares, va a promover dos clases de sistemas viales, el primer sistema comprende la ruta desde la Villa de San Miguel de Ibarra al puerto del río Santiago o al río Mira, denominado camino de Malbucho, mientras que el segundo sistema, parte de la ciudad de Quito hasta el río Esmeraldas o a la Bahía de Caracas.

Durante el siglo XVII, en general, se observa un ritmo alterno en la apertura de los dos sistemas, aunque en un momento dado los dos se encontraban en construcción en forma simultánea. El primer sistema, el del río Santiago, va a ser el proyecto que más expectativa guarde en relación a su construcción, por ser la ruta más corta hacia Panamá. Tiene como antecedente la fundación de la Villa de San Miguel de Ibarra en 1606, la que se establece por solicitud “...de los españoles que ansi están en el y en contorno derramados quienes se podrían poblar para abrir el camino más breve para Panamá”.⁹

El fundador de la Villa Don Cristóbal de Troya, vecino encomendero y regidor del Cabildo de la ciudad de Quito, se convirtió en primer corregidor de la nueva población. Troya actuaba por iniciativa del Presidente de la Audiencia, Don Miguel de Ibarra, quien a partir de 1606-1607 va a incentivar el crecimiento de la industria textil privada otorgando nuevas licencias, que según Ortiz de la Tabla, los mayores beneficiarios fueron encomenderos ligados al poder político de la Audiencia o el Cabildo.¹⁰

Las primeras capitulaciones que abren la posibilidad de contar con una ruta, la del eje Ibarra-río Santiago, fueron negociadas en 1612 por el Capitán Pablo Durango Delgadillo y el Presidente de la Audiencia, Juan Fernández de Recalde. Este documento es importante en cuanto se convirtió en la referencia necesaria de cualquier proyecto vial. La revisión de éstas y otras capitulaciones que proponen abrir una ruta, ya sea por el río Santiago o por el Esmeraldas - Martín de Fuica (1615) Cap. Héctor de Villalobos (1628) Cap. Juan Vicencio Justiniani (1651) Don Nicolás de Andagoya (1677) - nos llevan a determinar que las élites de los Andes norcentrales, al emprender la conquista y colonización de

9. Real Provisión dictada por el Licenciado D. Miguel de Ybarra, Presidente de la Real Audiencia de Quito, se nombra al Capitán Cristóbal de Troya vecino de Quito, para que verifique la fundación de la Villa de San Miguel de Ibarra, en José Rumazo González, comp., op. cit. T. II, pp. 3384-385.

10. Javier Ortiz de la Tabla, op. cit., p. 512.

Esmeraldas, no contemplaron el uso de estrategias con el fin de incorporar la región a la dinámica colonial. Esmeraldas, simplemente, va a ser vista en función del delineamiento de un camino, que permita poner en marcha un proyecto comercial exportador que incluya Quito y sus provincias, Panamá, Nueva España y Lima. El rol de Quito al formar parte de ésta nueva región económica, era convertirse en la principal proveedora de manufacturas y alimentos (tejidos, harinas, jamones, cecinas, conservas, azúcares, cordobanes, cereales, jarcias, pólvora, cuerdas, lanas) del mercado panameño, dinámica que garantizaba el impulso de la economía regional. Esto era únicamente posible con la presencia de una ruta al Pacífico que reduzca el trayecto Quito-Panamá con el interés de volver más competitivas las mercancías de la Audiencia, en relación con aquellas transportadas desde el Perú que mantenían elevados costos. Phelan ratifica lo expuesto al decir: “En el caso concreto de Quito y de la sierra, con una economía típicamente agraria, se requería de un mercado de exportación, para aquellos productos que en el mercado interior, resultaban dramáticamente baratos, como consecuencia de su abundancia y se pensaba por eso, en Panamá como un mercado potencial de gran interés”.¹¹

Martín de Fuica, vecino de Quito, quien obtuvo el auspicio del Cabildo en 1615 para trabajar una ruta al mismo tiempo que Delgadillo, pero desde Quito a la Bahía de Caracas, testifica el interés de las élites, y puntualiza aspectos en relación al significado que tenía el monopolio Comercial de Guayaquil:

La gran utilidad y comodidades que de abrirse un camino se siguen a esta provincia así para las sacas de cosechas para el reino de tierra firme como para el tragin de la ropa que alla viene, además de que abriendose dicho camino librara vuestra señoría de opresión a esta rrepublica porque abiendo como no hay mas el puerto de guayaquil rresgatan en el a los mercaderes pesando a pesso de oro cada botiquin que alquilan y las bodegas y la sal y todas las demas cosas de que tienen necesidad dichos mercaderes y de manera que lo que trabajan es solo para los vecinos de guayaquil con otro puerto los tragines seran baratos y los mercaderes ganaran y se abastecerá de sal y pescado por la poca costa que en los fletes tendran.¹²

El mercader Martín de Fuica a la vez que apoya la nueva ruta y la conformación de una red comercial con Tierra Firme, va a insistir en la eliminación del monopolio portuario de Guayaquil, al cual atribuye ser el causante de la pobreza de la provincia, debido a su condición de único punto de salida marítima de la Audiencia de Quito. Fuica, en otra de sus capitulacio-

11. John Ledy Phelan, *The Kingdom of Quito in the Seventeenth Century: Bureaucratic Politics in the Spanish Empire*, Madison: University of Wisconsin Press, 1967, p. 15.

12. Informe del Cabildo de Quito para el Presidente de la Audiencia sobre el proyecto de Martín de Fuica y Fray Diego de Velasco. Se muestra favorable que se haga relación del camino de la Mar del Sur. Quito, 1617-IX-2, en José Rumazo González, comp., op. cit., T. IV, pp. 108-109.

nes, a diferencia de Delgadillo y otros empresarios de los caminos durante el siglo XVII, va a subrayar la potencialidad productiva de parte de Esmeraldas, concretamente de la Bahía de Caracas, destino final del itinerario propuesto. Afirma que "...es a propósito para plantar viñas, cañaverales, cacaotales, y demás semillas y mucho tabaco y beneficiar algodón para lonas y cuerdas, tiene grandes pastos para ganado vacuno y ovejuno...".¹³

En realidad el pronunciamiento del mercader no consideraba un interés por aprovechar los recursos naturales para mejorar las condiciones de vida de las étnias locales, era un argumento más de los varios presentados al Cabildo de Quito para obtener la concesión de las capitulaciones.

Para 1657 el Capitán Juan Vicencio Justiniani, Comisario de tierra firme, presentó un proyecto vial alternativo a los anteriores, partiendo de Ibarra hasta el río Mira y de allí al puerto de Gorgonilla. Justiniani manifiesta al Rey los beneficios que tendrían los vecinos de Quito, Panamá y la Real Hacienda, a través del tráfico comercial con Tierra Firme. Si bien Panamá solucionaba su problema de desabastecimiento de productos, Quito contaba con un mercado óptimo para colocar su producción, especialmente la textil, principal sustento de su economía, cuyo comercio con el Perú no era tan rentable debido a los costos de la transportación. Esto motivó a Justiniani a hacer hincapié en el envío de manufacturas al norte:

Tendrán valor las lanas paños jerguetas estameñas vaietas en que también se ve descaesida estos años la provincia y se quejan los arrendadores de obrages de que no aseguran los costos por la rebaja que han tenido estos géneros en el Peru que por los derechos de su conduccion es conocido el descasimiento a que han venido dichos generos, con la salida a Panamá tendran aumento mejor salida y breve despacho.¹⁴

Justiniani completa el cuadro exportador que permitiría la nueva ruta al mencionar que los comerciantes quiteños que se dirigen a Cartagena a adquirir ropa de Castilla, con la demora de un año, podrán hacerlo en menor tiempo obviando este mercado y privilegiando el de Portobelo en donde los precios son más bajos y la mercadería surtida. Con el aumento del volumen del comercio, las alcabalas y demás derechos de aberías y almojarifazgos se multiplicarían engrosando los caudales de la Real Hacienda. A estas ventajas del estado español -manifiesta Justiniani- se unen otras como la ayuda inmediata que podía proporcionar la Audiencia de Quito, -soldados, cuerda, pólvora- para la defensa de los puertos y castillos de tierra firme y Panamá en caso de invasión

13. Información de Martín de Fuica sobre el camino a la bahía de Caracas. Noticias geográficas. Quito, 1619-XII-3, en José Rumazo González, comp., op. cit., T.IV, p. 138.

14. Informe del Fiscal de la Audiencia de Quito sobre las peticiones y capitulaciones de Juan Vicencio Justiniani. Quito, 1657-V, en José Rumazo González, comp., op. cit., T.I, p.57.

extranjera, a diferencia de los envíos retrasados que llegaban desde Lima.¹⁵

Ahora bien, para concretar las aspiraciones económicas de las élites se hacía imprescindible poner en marcha un plan que asegure la apertura de la ruta comercial prevista, para lo cual -dentro de las capitulaciones- se van a registrar disposiciones específicas sobre el trabajo a emprender en Esmeraldas.

Aparte del énfasis puesto en el trayecto en sí (empalizada, construcción de puentes, tambos) para lo cual se sugería utilizar mano de obra indígena y mulata (Malabas, Niguas, Cayapas, Cansacotos, mulatos de San Matheo de las Esmeraldas), se va a priorizar la construcción de puertos destinados a agilizar y controlar el movimiento comercial de acceso y de expedición de productos, así como de bodegas y almacenes que fueron de uso exclusivo de los empresarios. Martín de Fuica y Menacho recibieron éste derecho por diez años, Larrazabal por veinte años, mientras que a Justiniani y Andagoya se les concedió el cobro de cuatro reales de bodegaje por carga de mula tanto de mar como de tierra por treinta años. La fundación de un pueblo de españoles junto al puerto también constituyó una iniciativa inmediata. Delgadillo estableció el puerto de Santiago en la ciudad de San Ignacio de Montescaros, Fuica el puerto de la Bahía de Caracas, Larrazabal el puerto de San Antonio de Morga y Nicolás de Andagoya el embarcadero del río Silanse¹⁶. Completaba la infraestructura de comercio la compra o construcción de fragatas para la "correspondencia y trata" de la provincia de Quito, Panamá, y Lima.

El financiamiento del camino era solventado por cada empresario, quienes, si bien contaban con una representativa capacidad económica, hacían las veces de intermediarios entre las autoridades y las élites a quienes representaban, sector que contribuyó significativamente a la obra con la dotación de fuerza de trabajo indígena.¹⁷ Así lo certificó Martín de Fuica en 1620 cuando solicitó licencia al Presidente de la Audiencia para continuar con el camino y población de la Bahía de Caracas:

15. Por testimonio de autos se conoce que en 1713 Don Fernando de Soto Calderón vecino de la Villa de Ibarra tomó a su cargo el proyecto y capitulaciones concedidas a Justiniani. Ese mismo año los Cabildos de Quito e Ibarra dieron licencia con la expresa regulación de que "se limitaba la facultad de tragar por si solo ó sus apoderados con mercaderías y frutos al tiempo de dos años y al de diez de poder cobrar los derechos regulares de bodegaje..." Memorial Impreso de Maldonado 1744-1755, Quito, 1744 ?, en José Rumazo González, comp., op. cit., T.II, p.71.

16. José de Larrazabal pide se le haga merced para que el camino desde Quito a la bahía de Caráquez se termine en 1627. 1627(AHBC,Q Microfilm, AGI, caja 16, Quito 31).

17. Los proyectos de Pablo Durango Delgadillo y Martín de Fuica constituyeron una excepción en cuanto a la colaboración que les dio la Real Hacienda. Al primero se le proporcionó por ocho meses bizcocho, maíz, sal y medicinas. A Fuica dentro del itinerario propuesto, la Real Hacienda se encargó de completar la vía desde el "pueblo de Cansacoto hasta Aloa términos de Panzaleo...", en *Relaciones Geográficas* camino Quito-Esmeraldas, 1611 (AHBC,Q Microfilm, AGI, caja 12, Quito 25).

Suplico a vuestra señoría se me conceda licencia para que en el verano de este año se ponga en execucion que aunque yo estoy tan gastado de mi hacienda tengo suficiente caudal y amigos caudalosos en haciendas que pretenden yr a poblarse a aquel puerto los cuales me ofrecen ayudar en este ministerio en todo aquello que fuere necesario hasta cumplir con mi obligación y ofrecimiento....¹⁸

El compromiso de los empresarios para cubrir todos los gastos de la ruta se entiende en cuanto el proyecto que emprendían lo consideraban como una inversión recuperable, sino a corto a mediano plazo, ello explica el cuidado que pusieron en que todas las mercedes a las que tenían derecho, se registren en las capitulaciones.

La corona aparte de los beneficios económicos señalados, les concedía todos los privilegios que generalmente tenían los descubridores y pacificadores de nuevas tierras, como por ejemplo el derecho a establecer encomiendas. Además, el empresario obtenía la jurisdicción civil y criminal de la Gobernación de Esmeraldas, el título de Capitán General para él y sus sucesores y el Corregimiento de Ibarra y Otavalo, concesión que constituía el atractivo inicial para emprender la construcción del camino. En el caso de Martín de Fuica se le nombró Teniente de Corregidor de la ciudad de Puerto Viejo, en cuyo distrito se encontraba el itinerario propuesto.

A lo largo del siglo XVII los caminos se encontraban en construcción, aparecieron caminos de herradura de menor pendiente y altura que los transitados por los aborígenes. Con trechos que comprendían una parte de navegación fluvial. La transportación se la realizaba a lomo de mula, balsas y canoas, los indios se ocupaban en la movilización de personas y cargas, así como en las labores de guías. Esta estructura de itinerario dio lugar a la instalación de tambos - de uso generalizado en la organización inca-; más tarde y dentro de un plan colonizador se establecieron poblados, una especie de centros intermedios encargados de mantener la ruta transitable.

El avance en la formación de la nueva vía era significativa, sin embargo, la presencia de intereses de Guayaquil, Lima, España, aquellos creados al interior de la región, más los obstáculos del paso por una provincia de densa selva, y la resistencia puesta por los aborígenes, son factores que sumados motivaron el abandono progresivo de los proyectos viales. En el caso del proyecto de Pablo Durango Delgadillo, mientras obtuvo el respaldo del Virrey del Perú Marquez de Montesclaros logró, para 1615, tener conformado un camino que se transitaba con caballos y mulas hasta el río Bogotá y de allí en canoas hasta el puerto del río Santiago. Evidencias sobre la funcionalidad de la ruta nos pro-

18. Representación de Martín de Fuica al Presidente de la Audiencia de Quito. Propone ciertas limitaciones a las capitulaciones presentadas anteriormente para la apertura de un camino a la bahía de Caracas y población del sitio. Quito, 1620-I-2, en José Rumazo González, comp., op. cit., T.IV, p.181.

porciona el Presidente de la Audiencia Antonio de Morga quien se convirtió en el defensor de la obra:

Estos días ha benido a aquel puerto vna fragata con el capitan martin sanchez de solis despachado por la rreal audiencia de tierra firme pidiendo a esta socorro de trescientas botijas de polvora tres mil alpagates y cincuenta quintales de cuerda, subio por el nuevo camino el capitan que me ha informado de la calidad del puerto y camino ... y que el biaje en todo tiempo es desde panama de ocho a diez dias hasta el puerto de santiago y de buelta sies días y ocho y que el camino por tierra desde el puerto asta esta ciudad es de quarenta y ocho leguas...¹⁹

Con el gobierno del nuevo Virrey del Perú, Príncipe de Esquilache (1615) se inicia una política contraria al proyecto vial de Esmeraldas,²⁰ en la cual participaron los Virreyes Conde del Chinchón (1629) y el Conde de Salvatierra quién negó a Justiniani (1657) el permiso para iniciar los trabajos, luego que fue autorizado por la Audiencia de Panamá. Esta política de oposición llevada a cabo por la autoridad virreinal se fundamenta en tres aspectos: lesión de los intereses de Guayaquil y Lima e incentivo de la piratería y el contrabando.

En relación al primer argumento, la presencia de un nuevo puerto excluía a Guayaquil del lucrativo comercio que mantenía por ser el único puerto por donde ingresaban las provisiones y exportaban los productos locales. Un acuerdo general de la Audiencia de los Reyes ilustra más claramente los intereses que se encontraron en juego: "Diremos que seria enflaquecer la contratación y correspondencia que se tiene del reino de tierra firme a Guayaquil y de alli al puerto del callao con que los frutos de los valles bendrian a gran disminución porque no teniendo salida dellos no se beneficiaran como hasta aqui se haze por socorrer al rreino de tierra firme ..".²¹

En cuanto al contrabando los Virreyes optaron por poner restricciones a nuevos puertos activos, por ser puertas de posibles tratos ilícitos en donde los

19. Carta del Presidente de la Audiencia de Quito Don Antonio de Morga al Príncipe de Esquilache, Virrey del Perú. Quito, 1616-I-15, en José Rumazo González, comp., op. cit., T.IV,p.240.

20. El principe de Esquilanche encontró incumplimiento en las capitulaciones firmadas por Pablo Durango Delgado, suprimiéndole el Corregimiento de Otavalo para entregarlo a Don Diego de Abendaño (1621) vecino de Lima. Una modalidad similar se utilizó más tarde con el nombramiento desde Lima del Capitán Héctor de Villalobos como Gobernador de Esmeraldas. Antonio de Morga en representación al Rey logró el cambio de autoridad. En, descripción de la provincia de Esmeraldas del nuevo camino, Puerto de Santiago, su navegación, útiles y conveniencias ... por el Presidente Antonio de Morga. Quito, 1620, en José Rumazo González, comp., T.IV, p.237.

21. Acuerdo general de la Audiencia de los Reyes acerca del memorial de Francisco de Frias. Se juzga inconveniente el camino de Quito a la Mar del Sur. Los Reyes, 1629-XI-29, en José Rumazo González, comp., op. cit., T.IV, p.262.

derechos reales que debían cobrarse en Guayaquil y el Puerto de Paita se perdían. Igualmente en relación a la piratería, al ser ésta una preocupación constante de Lima y Madrid se puso en práctica una política defensiva tendiente a reducir el número de puertos para evitar el acceso de corsarios al interior del imperio.

No es menos significativa la resistencia que desde la región mantuvieron cierta etnias indígenas de Esmeraldas, en rechazo a un proyecto que alteraba su ritmo de vida y les mantenía en la prolongada marginación que vivían respecto al resto de la Audiencia. Un ejemplo constituyen los Malabas que fueron un elemento importante para la desertión de Delgadillo en cuanto al proyecto vial.

Poseemos documentación que testimonia la presencia en la región de una élite política-religiosa, conformada por hacendados y doctrineros quienes también se mostraron contrarios a la presencia de una nueva ruta, en tanto su construcción iba en desmedro de sus intereses. Los doctrineros, desde sus puestos de misión, habían desarrollado una red de comercio que no estaban dispuestos a perder a favor de una ruta que según el doctrinero de Cansacoto Fray Raymundo Hurtado “ ... era asunto de burla y que no se había de aprovechar ni tener efecto”. Joseph de Larrazabal en la probanza que realiza en contra del doctrinero de la Orden de Santo Domingo describe a su oponente:

Fray Reymundo Hurtado el cual ocupa los yndios en grangerias de hilar y texer manteles y otra ropa de algodón y en sacar madera y embialla a esta ciudad (Quito) en hombros de yndios y de que los yndios llegan muy maltratados y sobre ello les manda que no vengán al dicho camino y población... y es tan atrevido que queriendole notificar joan de la placa un decreto de V.S. en el que ruega no impida la saca de los indios para el dicho camino le amenaza que le daría mil azotes.²²

En el proyecto promovido por Nicolás de Andagoya para modernizar la ruta precolombina vía Nanegal-Gualea, encontramos similares controversias con el doctrinero franciscano Fray Pedro Pinto de Calacalí y el mercedario Fray Joseph de Figueroa doctrinero de Gualea, quienes ordenaron a caciques y alcaldes “no acudiesen con dichos indios al llamamiento del camino”. Estos doctrineros frente a la escasez creciente de mano de obra yumba motivada por epidemias, zonas de resistencia indígena y evasiones, evitaban a toda costa que acudan al servicio del camino, prohibiéndoles a sus parroquianos asistir a tal labor, mientras los utilizaban como cargadores para transportar sus mercaderías a Quito. Según declaraciones del Capitán Francisco de Mateus, sobre el buen

22. Probanza que hace Joseph de Larrazabal contra Fray Raymundo Hurtado religioso de la orden de Santo Domingo, doctrinero de la provincia de Cansacoto sobre los tratos y granjerías que tiene con los indios de la provincia y malos tratamientos y agravios que les ha hecho. Quito, 1624-V-2 (AHBC,Q Microfilm, AGI, caja 16, Quito 31).

estado del camino abierto por Andagoya, afirma haber visto “mas de cien yndios en el camino cargados con cargas que decían que heran del padre”.²³

De éste afán de preservar la mano de obra también participaban los hacendados, dueños de haciendas trapicheras de bajo nivel técnico. Por ejemplo, el dueño de Cachillacta se quejaba que a partir de la asistencia de los indios al camino, la producción decayó notablemente. Otros, en cambio, permitían que sus indios sabotearan el camino, destruyendo puentes o estimulándoles a incumplir la mita de obras públicas, esto en el caso de los indígenas yumbos. Los hacendados también fueron objeto de la oposición de los doctrineros por cuanto competían por la mano de obra; Frank Salomon anota que “...con actos de violencia, y en especial con azotes, castigaban a los que se atrevían a trabajar en las fincas azucareras, o aun hablar con hacendados”.²⁴ La actitud de estos grupos localmente dominantes en territorio yumbo responde a los intereses particulares que habían desarrollado en la región, un comercio cuya producción estaba destinada al mercado de Quito. De allí que, la ruta comercial que conectaba Quito con un puerto al mar no les proporcionaba beneficio alguno.

PEDRO VICENTE MALDONADO EL NUEVO EMPRESARIO VIAL (s. XVIII)

Para el siglo XVIII, la búsqueda de una ruta continuaba siendo la vocación de las élites norandinas, solo que ahora ésta se va a desarrollar en medio de una dinámica diferente generada por cambios económicos a nivel regional y por la política mercantil adoptada por los Borbones en la segunda mitad del siglo.

La nueva centuria se inicia con la paulatina baja minera de Potosí que trae como consecuencia para la Audiencia de Quito el cierre del principal mercado de textiles, realidad que se vuelve conflictiva en cuanto los textiles habían permitido la vigencia de un activo comercio en el espacio andino. Esta consecuente disminución de la producción textil va a provocar una inversión de roles: el sector textil se va a subordinar al agro conformando el complejo hacienda-obraje. Carlos Marchán afirma que con la pérdida del mercado peruano, las élites obrajeras de la sierra norcentral van a asegurar su vinculación al mercado minero de Barbacoas, envían textiles y productos agrícolas y reciben a cambio oro que va a reactivar la economía de la región, pero en menor grado

23. Información a petición de Nicolás de Andagoya sobre el camino abierto por él desde el pueblo de Calacalí hasta Esmeraldas. Quito, 1681-VI-9, en José Rumazo González, comp., op. cit., T. IV, p.414.

24. Frank Salomon, “Los Yumbos, Niguas y Colorados durante la colonia española: Etnohistoria del occidente de Pichincha”, en *Tulipe: Centro Ceremonial del Noroccidente de Pichincha*, por J. Isaacson. H. Jara y F. Salomon. Quito, Banco Central del Ecuador. Miscelánea Antropológica Ecuatoriana Serie Monográfica N:2 , p.75.

que con la presencia del mercado potosino.²⁵

El nuevo horizonte mercantil de la sierra centro-norte encontró mayor estímulo en su vinculación al litoral y a Quito, como proveedores de la producción agropecuaria, pues Guayaquil a partir de 1700 y con el auspicio de la corona empieza a desarrollar una agricultura de exportación atendiendo, en un primer momento, a las exigencias de la España mediterránea y luego a la política de los Borbones.²⁶ Este desplazamiento de la región andina como eje articulador de la economía interna por parte del puerto de Guayaquil, - considerado como el puerto de la corona- va a incentivar a las élites ubicadas en la sierra norte y centro a mirar nuevamente el postergado proyecto vial en espera de desarrollar el proyecto comercial exportador, interés secular de la sociedad mayor.

Para el siglo XVII, las élites serranas demostraron tener una mentalidad productiva y exportadora como principio para el dinamismo económico de la región. En este contexto, don Pedro Vicente Maldonado Sotomayor²⁷ -miembro de una familia de conquistadores, obrajeros, hacendados y de burócratas de gobierno-, en el proyecto vial presentado al Virrey del Perú, Marqués de Castellfuerte en 1734, insiste en la práctica del comercio de exportación por cuanto esta actividad es “el espíritu vivificante de los Reynos”. Este precepto significa acogerse al viejo esquema de las capitulaciones otorgado en el siglo XVII: construcción de la ruta a cambio de mercedes tales como la gobernación de Esmeraldas trasmisibles a segunda vida, privilegios fiscales etc. Para este “nuevo empresario” va a continuar siendo el mercado del norte: Panamá, el que se dibuja como constante por ser “la puerta para asomarse a Europa”. Las provincias de Barbacoas y el Chocó, como mercados potenciales que había que afianzar para canalizar la producción quiteña. En el numeral quince del Memorial Impreso sobre Esmeraldas enviado por Pedro Vicente Maldonado al Rey se consignan datos al respecto: “...tendrán salida de la Provincia de Quito los muchos frutos que abundan por lo que se conducirá a Panamá y Reyno de Tierra Firme, y a las provincias de Barbacoas y, el Chocó, lo que compraran dando su valor en oro los mineros de ellos, cuyos frutos por no tener salida, se pierden muchos años, dexando de sembrar muchos por esta causa”.²⁸

25. Carlos Marchán R., “Economía y sociedad durante el siglo XVIII”, en Enrique Ayala (editor) *Nueva Historia del Ecuador*, vol. 4, Quito, Corporación Editora Nacional- Grijalbo, 1989, pp.248-253.

26. *Ibid.*, pp. 239-247.

27. Según Thomas Fiehrer, “Pedro Vicente Maldonado, fue un ilustre personaje del siglo de las luces, naturalista, astrónomo y amigo de Charles La Condamine, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, autor de los primeros estudios geográficos de la región andina septentrional y del primer mapa de aceptable precisión sobre los diversos territorios de la Audiencia de Quito. “En, Thomas Fiehrer, “El camino a Esmeraldas: Un problema de la administración del Reino de Quito, 1790-1807”, en *Revista del Archivo Histórico del Guayas*, Guayaquil, Archivo Histórico del Guayas, Año V, N:113, junio 1968, p.63.

Entre los beneficios que Maldonado encuentra a través de la ruta de acercamiento Quito-mercados del norte está la revitalización de la producción de la región, pues la demanda estimularía el circulante permitiendo multiplicar las sementeras de toda la provincia.

Este aumento productivo incrementaría las rentas fiscales, especialmente en cuanto a los tributos que para la época estaban rezagados, un ejemplo el del Corregimiento de Otavalo.

Cuando Maldonado hace referencia a las ventajas de la nueva vía aprovecha para insistir en las inconveniencias causadas por el monopolio guayaquileño, ratificando el tradicional conflicto entre las élites de la sierra y de la costa, ésta última fortalecida por los lazos desarrollados con Lima. A más del argumento de la distancia de Guayaquil con Tierra Firme, anota el vacío de suministro de defensa en que se encuentra Panamá durante los seis meses de invierno en que la ruta terrestre que une Quito al puerto de Guayaquil permanece intransitable, situación que se solucionaría con la nueva ruta.

A propósito del monopolio comercial alcanzado por Guayaquil con base en la agricultura de exportación de productos tropicales (cacao, tabaco, caña de azúcar) destinados a complementar la economía de la Metrópoli, Maldonado, al igual que Martín de Fuica (1615), va a hacer referencia a las posibilidades productivas de Esmeraldas, con el fin de obtener el permiso real para emprender la construcción vial, señala:

...es el país mas fertil y abundante que auia visto por poderse en la riuera de dicho rio (Esmeraldas) de vna parte y otra haser y fundar haciendas de cacaguales, tabacos, cañaverales y todos los demás frutos que pudieran sufragar a sus fundadores muy crecidas ventajas para la fasilidad de traficar dichos frutos para el reyno de tierra firme y la Europa...²⁹

Para 1735, en auto dictado por el Presidente Dionicio Alsedo y Herrera, se concede licencia a Pedro Vicente Maldonado para abrir el camino desde el pueblo de Nono (sitio cercano a Quito) a la costa de Esmeraldas. Sin embargo, ésta no constituyó la única ruta, tomada en cuenta. También se trabajó en el itinerario Ibarra-Esmeraldas (camino de Malbucho) pues de esa manera según el "empresario" el tráfico comercial se duplicaría.

Paralelo al avance de la ruta, Maldonado se ocupó de la pacificación, reducción y colonización de la región, provocando una reorganización del espacio, (fundación de nuevos pueblos, traslado de otros, etc.) tema que debido

28. Memorial Impreso de Maldonado 1744-1755..., en José Rumazo González, comp., op. cit., T. IV, p.62.

29. Información ante el Escribano de Cámara de la Audiencia de Quito acerca del estado en que se encuentra el camino de Esmeraldas. Quito, 1740-VII-23, en José Rumazo González, comp., op. cit., T. I, p. 212.

a la importancia que tiene dentro del proceso cultural negro, lo hemos desarrollado en otro trabajo específico.

Según declaraciones de varios testigos que trajinaron el camino en 1738, -año en que el Virrey del Perú le concede a Maldonado entre otras mercedes el título de Gobernador y Capitán General de la provincia de Esmeraldas- "... el puerto de Santa Rosa de Atacames se encontraba en funcionamiento, el recorrido de éste puerto a Quito se la hacía en siete días". Restando únicamente para terminar la obra de agilitación del río Esmeraldas³⁰ (ver gráfico 1 la ruta marcada por la línea denominada "camino viejo").

Del informe de don Juan de Astorga, comisionado por la Audiencia para la inspección del camino, inserto en el Memorial Impreso, extractamos:

Comprobándose asimismo el hecho de hallarse hay dicho camino traginable y corriente, según testimonio de otros comerciantes con cargas de varios géneros y efectos que se desalojaron en atacames de la fragata Santa Rosalía que arribó a aquel puerto... cuyas cargas habiendo procedido su reconocimiento... se internaron también sin riesgo y con comodidad por el río Esmeraldas y nuevo camino en la ciudad de Quito...³¹

La oposición que se dio a éste proyecto surgió básicamente de los doctrineros de la región, quienes al igual que el siglo precedente veían que la construcción del camino redundaría en perjuicio de sus intereses. Esta actitud obstaculizadora se evidenció en el doctrinero de Cayapas Fray Manuel Guzmán, quien excomulgó al Gobernador Maldonado, influyendo para que las etnias de la región no acataran sus ordenes, lo que Astorga atribuyó "el no haber perfeccionado las poblaciones y no haber acabado de explorar el camino de la Villa de San Miguel de Ibarra".³² El Procurador de la Orden de la Merced, en representación de los doctrineros de Gualea y Nanegal solicitó a la Audiencia no se les obligue a los indios a transitar por el nuevo camino en lugar del camino real, pues esto es "... causa de mucho rodeo de modo que el viaje que podía hacerse en un día se hace en dos ... duplican los gastos y consumen más tiempo para sus comercios y tratos".³³

La solicitud la realiza en atención a los intereses que tenían los doctrineros, por cuanto los indios que utilizaba para transportar las mercaderías de su

30. *Ibid.*, p.211.

31. Memorial Impreso de Maldonado 1744-1755..., en José Rumazo González, comp. op. cit., T.IV, pp.79-80.

32. Descripción del nuevo camino de Esmeraldas. Informe de Juan José de Astorga, Comisionado de la Audiencia de Quito sobre el viaje de reconocimiento que practicó desde Nono hasta Esmeraldas. Quito, 1741-IV-22, en José Rumazo González, comp., op. cit., T.I, pp. 251-252.

33. Representación del Procurador del Convento de la Merced de la Audiencia de Quito, en que se pide no se obligue a los indios de Gualea y Nanegal a que trajinen por el nuevo camino de Esmeraldas. Quito, 1740-IX- en, José Rumazo González, comp. op. cit., T.I, pp.251-252.

propiedad al mercado de Quito transitaban por el camino real con las obvias ventajas que suponía el utilizar un itinerario más corto.

La posibilidad del perfeccionamiento y el trajín regular de la nueva ruta se pierde con la muerte de Pedro Vicente Maldonado en 1748. Frente a este hecho, el Rey ordena a la Audiencia, por intermedio de una cédula, recoger todos los despachos reales concedidos a Maldonado sobre la apertura del camino de Esmeraldas, señalando además que no se admita proposición alguna al respecto.³⁴

EL BARÓN DE CARONDELET Y EL CAMINO DE MALBUCHO

Para la segunda mitad del siglo XVIII, y en el marco de la política desarrollada por los Borbones, la sierra centro norte sufre una nueva baja en la producción textil debido a la competencia de textiles europeos, ingreso que fue automatizado a partir de 1774.

El efecto negativo de este hecho se ve disminuido por la vinculación que mantienen las élites de la sierra con los mercados de norte en donde colocaban sus productos textiles y agropecuarios, como también por el mayor acercamiento al mercado costeño, especialmente a partir de 1779, en que la costa, con el apoyo del Estado metropolitano, alcanza el liderazgo comercial a través del boom cacaotero.³⁵

En medio de este contexto asume la presidencia de la Audiencia el Barón de Carondelet (1799) quien en un informe enviado al Virrey de Santa Fé presenta un cuadro crítico sobre la extrema pobreza en que se debatía la Audiencia. Explica que esta realidad responde a la interacción de tres factores: a) libre comercio que determinó la caída de los textiles; b) mala política por parte de los Virreyes del Perú; y c) la ausencia de caudales que experimentan sus habitantes. No obstante añade, "...el genio perspicaz de los principales quiteños dejan alguna esperanza de levantar su patria de la inercia en que se halla sumergida".³⁶

Carondelet se refiere a las élites locales de quien se rodeó, y es en función de sus intereses que va a diseñar un plan de gobierno, para dar solución a la difícil situación de la Audiencia. Una de las propuestas consistía en impulsar el comercio de exportación, a aquellos espacios que aseguren el ingreso de

34. Real Cédula para la Audiencia de Quito. Se le ordena recoger los despachos Reales expedidos a favor de Don Pedro Vicente Maldonado sobre la apertura del camino de Esmeraldas. Buen Retiro, 1755-XII-14, en José Rumazo González, comp., op. cit., T.II, p.297.

35. Carlos Marchán R., "El sistema hacendario serrano ...", pp. 89-92.

36. Informe del Presidente de la Audiencia de Quito para el Virrey de Santa Fé. Trata del estado calamitoso en que se encuentran aquellas provincias y propone varios medios para su restablecimiento. Quito, 1800-XI-21, en José Rumazo González, comp. op. cit., T.VI, p.292.

circulante. El siguiente texto resume el interés de Carondelet:

...en efecto, la Provincia del Chocó que en el invierno carece aun de aquellos viveres mas necesarios para la vida, porque las copiosas aguas van inundando la tierra, cierran el paso de los yndios que cargan a la espalda quanto alli introducen, sera con mucha facilidad socorrida, exportando los abundantes frutos de las provincias de Ybarra, Otavalo y Quito por el rio de Santiago y Puerto de Limones, a los inmediatos de Tumaco, Chirumbirá e Ysquandé: estas navegaciones que se pueden hacer en dos dias y menos colmaran los deseos de los chochoanos que complacidos con la abundancia y frescura de los productos agitaran sus acopios de oro para permutarlos con los quiteños.³⁷

Aparte de los mercados señalados, Carondelet no olvida el tradicional deseo de vinculación al mercado panameño. Afirma que "Panamá carece de los principales ramos, sin más harinas que las que introducen del Callao y Payta". Al respecto asegura, que ante los beneficios mutuos que supone el comercio, los panameños estarían dispuestos a solicitar al Rey en caso de que no se conceda licencia.³⁸

Para la vinculación a las regiones propuestas se requería una ruta, la del río Santiago conocido como el camino de Malbucho, que atravesaba la región de Esmeraldas. En esta parte, Carondelet se detiene para describir la zona en cuanto a su potencial productivo, hace especial referencia al cacao que se desarrolla en las márgenes de los ríos Santiago y Esmeraldas el mismo que "iguala en bondad al de caracas y muy superior al de Guayaquil". Añade, además, la buena calidad del algodón, la palma de coco, cascarilla, añil, gomas y bálsamos.³⁹ Entre las dificultades que Carondelet encuentra para la construcción de la nueva ruta, registra la falta de jurisdicción de Quito sobre Limones, La Tola, Atacames lugares en donde se pensaba establecer los puertos, los mismos que debían contemplar un adecuado plan de defensa. Cabe indicar que este desmembramiento de que fue objeto la Audiencia de Quito, en 1792, por parte del gobierno de Popayán, obedecía a su interés por controlar los beneficios de las minas de la zona.

Ante el problema del financiamiento de la obra, el mecanismo adoptado por Carondelet consistió en otorgar al mercader de Quito, Miguel Ponce el derecho de conducción del situado a la plaza de Cartagena por diez años. Para obtener los cuarenta mil pesos que requería la obra, Ponce ofreció financiarlos de la siguiente manera: contribuir con medio peso por ciento de lo que le correspondía por su trabajo, y la corona debía hacerlo con un peso, todo a favor de la

37. *Ibid.*, p.296.

38. Este interés secular de los panameños por vincularse a Quito y sus provincias se inicia con el Oidor Juan del Barrio y Sepúlveda en 1596. Una vez que dicho Oidor fue promovido a Quito, de la Audiencia de Panamá se empeñó a la reducción y pacificación de Esmeraldas.

39. *Ibid.*, pp.298-299.

construcción del camino.⁴⁰

La oferta de Ponce incluía el traslado del situado en productos- de hacendados y obrajeros- hacia los mercados del norte. Una vez comercializados se podía cubrir los tributos rezagados que mantenían con la Real Hacienda.⁴¹ El testimonio de Ponce al respecto:

Si todos los cosecheros y fabricantes lograsen el auxilio de tener con quien contratar a precios regulares tendrían para el pago de tributos y mas preciso fomento de sus haciendas y obrajes, aumentarían sus labores y la Real Hacienda aseguraría sus intereses, al mismo tiempo que ellos venderían sus efectos con mayor reputación ...ya que los comerciantes conociendo la necesidad a que se ven reducidos pagan un tráfico lucrativo, por decirlo así de su propia miseria.⁴²

Para 1803 se conoce que el camino que fue aprobado por licencia real el 23 de diciembre de 1791, en el itinerario Ibarra-Esmeraldas, se encontraba trabajando. Carondelet, para constatar los avances en la ruta, solicitó al granadino Francisco José de Caldas un informe minucioso sobre la obra. Como resultado de esta comisión poseemos el informe titulado "Viaje de Quito a las Costas del Océano Pacífico por Malbucho en julio y agosto de 1803".⁴³ El documento hace énfasis en las observaciones botánicas de la región antes que en el camino, contempla además un plano sobre el camino de Malbucho (ver gráf. 2).

El testimonio sobre la culminación de la obra nos proporciona el Corregidor de Ibarra, Don Miguel Hernández Bello y el mismo Barón de Carondelet en 1804, en el se expresa estar abierto un camino de herradura, desde la Villa de San Miguel de Ibarra hasta el puerto de San Fernando de la Tola, el mismo que atraviesa la cordillera de los Andes por el sitio denominado Malbucho. Añade

40. El testimonio del Conde Casa Valencia en relación a las ventajas que suponía el otorgarle a Miguel Ponce el situado: "Con el traslado del situado, sin desprenderse el erario de ninguno de los ramos...se lograrán con la aertura del camino proyectado, y habilitación del referido puerto, las ventajas que darán a sus muchas producciones y manufacturas la salida que hoy no tienen: adquirirán el numerario que les falta: proveerán a los del Chocó de los alimentos y ropas bastas que son lo que consumen las cuadrillas de negros con que se trabajan las minas de oro... se aumentara la esclavitud pues podrían mantenerla a menos costo: crecerá la extracción del oro y los derechos de quintos y de amonedación y los de alcavala y almojarifazgo de salida y entrada en todos los puertos con que se hagan su comercio de las referidas Provincias de Quito". en, Informe del Conde de Casa Valencia, dirigido a Don Miguel Cayetano Soler, sobre la proposición de Don Miguel Ponce de conducir el situado de Quito a Cartagena de Indias. Madrid, 1801-XII-15 en, José Rumazo González, op. cit., T.VI, p.313.

41. Rosamarie Terán N., "Sinópsis Histórica del siglo XVIII", en Enrique Ayala (editor) *Nueva Historia del Ecuador*, vol. 4, Quito, Corporación Editora Nacional-Grijalbo, 1989, pp. 298-299.

42. Representación de Don Miguel Ponce al Presidente de la Audiencia de Quito. Quito, 1800-V-2, en José Rumazo González, compilador, *DHAQ...*, T.VI, p.278.

43. Francisco José de Caldas, "Viaje de Quito a las costas del Océano Pacífico por Malbucho hecho en julio y agosto de 1803", en Folleto Misceláneo, Medellín, Biblioteca Central de la Universidad de Antioquia, Depósito N: 479.

el documento:

...el camino es de nueve leguas desde Malbucho hasta embarcadero con el ancho de treinta u quarenta varas, empalizado los pasos mas fangosos, puesto puente en los arroyos y fabricado uno sobre el rio Licta, fundando tres poblaciones con sus iglesias casas parroquiales y bodegas para depósito de las mercancías del comercio, levantando once casas o tambos para los transeuntes: comprando ciento veinte mulas para el acarreo de viveres : costeando sueldos a los empleados, sobrestantes y sacerdotes para el abasto espiritual de los colonos, todo de los quarenta mil pesos que la Real piedad a destinado a esta obra...⁴⁴

El establecimiento de nuevas poblaciones que contempló el proyecto también se pusieron en práctica, se fundó Malbucho y San Luis de Carondelet. Esta última población se conformó con sesenta habitantes “se plantaron casas de alto y bajo, muchos platanales, sementeras de maiz, arroz, caña, con sitio para casa parroquial, casa del teniente, cárcel y administración de correos y real aduana”.⁴⁵ En relación a la traza, Carondelet insiste en que sea con líneas rectas, formando calles por así enmendar los defectos existentes.

Una vez abierta la ruta se dio inicio al tráfico comercial: “varias naves panameñas llegaban al puerto de La Tola, el cual a partir de 1803 había adquirido la gracia de libre comercio en forma similar a otros puertos menores, como “Guanchaco y Pacasmayo”. Entre los productos procedentes de Panamá se encontraban telas, loza, cristalería inglesa, vinos y licores, mientras por la ruta terrestre recuas de mulas transportaban mercaderías en dirección al embarcadero de Carondelet. El Virrey don Antonio Amar, en conocimiento del tráfico comercial de la nueva ruta, así como por los argumentos presentados por el Presidente sobre la tradicional vinculación de Esmeraldas, La Tola, Tumaco a Quito, autorizó en 1807 la reincorporación de estos territorios a la jurisdicción de la Audiencia de Quito.

Hasta el momento las aspiraciones seculares de la élite andina se estaban cumpliendo, sin embargo al ser éste un proyecto de gran envergadura dentro del ordenamiento económico de la Audiencia, aquellos sectores que vieron en peligro sus intereses opusieron resistencia al proyecto. Una vez más el Cabildo de Guayaquil apelaba a España para la clausura del camino y del puerto de La Tola por ser entrada del comercio ilegal. El Cabildo de Tumaco consideraba

44. Informe del Presidente de la Audiencia de Quito sobre el camino de Santiago. Remite la relación del viaje realizado por el corregidor de Ibarra Don Miguel Hernández Bello, al puerto de la Tola por el camino de Malbucho. Quito, 1804-V-21, en José Rumazo González, comp. op. cit., T.VII, pp.65-66. Véase también, Carlos Manuel Larrea, *El Barón de Carondelet XXIX Presidente de la Real Audiencia de Quito*, Quito, Corporación de Estudios Panamericanos, Editorial Fray Jodoco Ricke, 1969, pp. 192-193.

45. Expediente del nombramiento del capellán de Carondelet, en el Fray Juan Dueñas del Orden de San Francisco. Carondelet, 1803 (ANH/PQ., Religiosos, caja 53, fs./1-15/).

inútiles los gastos en la nueva obra, cuando el puerto de Tumaco podía servir para el intercambio entre Quito y Panamá. Al respecto Carondelet comunicaba al juez de comercio don Pedro Montúfar: "Que los vecinos de Tumaco manifestaron maliciosamente a don Pedro de Argote que venía de Panamá con mercaderías que el camino de Malbucho no existe y que esto lo hicieron seguramente para que Argote les vendiera sus mercaderías."⁴⁶

Aparte de los sectores anotados, contrarios al proyecto de Carondelet, habría que añadir a cierto sector de las élites quiteñas representados por el Administrador de Temporalidades, Juan Francisco Diez Cathalan, Juan Larrea, el Marqués de Selva Alegre, José Xavier de Ascázubi, quienes evidenciaron su preferencia por el itinerario formulado por Pedro Vicente Maldonado, es decir partiendo de Quito al embarcadero del río Esmeraldas. En la representación de Cathalan y Ascázubi se registran criterios comunes en cuanto a las ventajas del camino por el río Esmeraldas: buen clima, pocos ríos que atravesar, buen caudal del río Esmeraldas, condiciones contrarias se encontraban en la ruta por el río Santiago.

Hacen referencia además, a la ubicación estratégica de la ruta, en el centro de la provincia, mientras que Malbucho en un extremo beneficiando únicamente al Corregimiento de Ibarra y parte del de Otavalo, pues la distancia hacia el sur es significativa. Según Cathalan aún en el caso de que el norte sea el favorecido, las mercancías de comercio se reducirán a harinas y azúcar, productos en los cuales Panamá, las minas del Chocó, Cítara no estarán interesados debido al consumo de plátano, maíz y yuca, productos que poseen en abundancia, a diferencia del lucrativo comercio de textiles que se podía desarrollar con el envío de bayetas y lienzos de Riobamba, Ambato, Latacunga y Quito.⁴⁷

La representación termina haciendo referencia al afán de las élites por adentrarse a la región de Esmeraldas para "conformar pingues haciendas en que los vecinos de esta capital se enriquecerían con los ganados, trapiches, cacahuales, arroces, algodones y añiles".⁴⁸ No descartamos la posibilidad de que para los primeros años del siglo XIX, éste haya sido el interés de la élite quiteña, lo que supone que Esmeraldas deja de ser vista como un simple espacio que permite el paso del camino, para ser considerada como una posible fuente generadora de productos susceptibles de exportación, como lo era Guayaquil.

En 1806 muere el Barón de Carondelet sin haber logrado la máxima aspiración de las élites norandinas: la ruta a la mar del sur, tarea a la que contribuyó, ésta vez, la élite quiteña en función de sus intereses particulares.

46. /Oficio del Barón de Carondelet al juez de comercio don Pedro Montúfar/ Quito, 16-IV-1804 (ANH/PQ., T.419, f./38v/).

47. Paralelo entre los dos caminos de Esmeralda y Malbucho y utilidad de la apertura del primero. En Jorge A. Garcés, *Plan del camino de Quito al río Esmeraldas*, Quito, Publicaciones del Archivo Municipal, vol XIX, 1942, pp.72-77.

48. Ventajas del camino de Esmeraldas sobre el de Malbucho. En Jorge A. Garcés, *Ibid*, p.84.



Gráfico 1: PLANO DEL NUEVO CAMINO QUE VA DESDE QUITO A LAS ESMERALDAS,
A LO LARGO DEL RÍO PIRUSAY. 1826.
A.H.N.C. Mapoteca 4 149 A (VC 449)

