



INSTITUTO DE HISTORIA MARITIMA

AÑO XIX

DICIEMBRE 2004

REVISTA No. 35

REVISTA DEL INSTITUTO DE HISTORIA MARÍTIMA

AÑO XIX

DICIEMBRE 2004

No. 35



DIRECTOR

CPFG (SP) Mariano Sánchez B.

COLABORADORES

- Miembros de la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima
- CPNV-EMC (SP) Reinaldo Dueñas H.
- CPFG (SP) Héctor Chiriboga G. (+)
- Dr. José E. Machuca M.
- Leda. Yenny J. Cordero Aroca

Los conceptos e ideas expresados en esta Revista, son propios de los autores y no reflejan necesariamente la doctrina de la Armada del Ecuador.

CONTENIDO	Pág.
Editorial	5
Los puertos marítimos de la provincia de Manabí (apuntes para su historia) Lcdo. Alejandro Guerra Cáceres	7
Expediciones en Galápagos: Finalidades y Consecuencias Dr. José E. Machuca M.	59
Reseña histórica de la sanidad naval del Ecuador. CPNV-CSM Francisco Corredores T.	83
La varada de la fragata "Adela" primera nave ecuatoriana que enarboló el pabellón nacional en el Mediterráneo. Leda. Yenny J. Cordero Aroca	101
El litis de don Vicente Rocafuerte con la Comandancia General de Marina peruana por el decomiso de un cargamento de tabaco que venía en la fragata norteamericana "General Brown" Dr. Alberto Cordero Aroca	113
Historia del Servicio Hidrográfico de la Armada CPFG (SP) Héctor Chiriboga G. (+)	127
¡El paracaídas no se abrió! CPNV-EMC (SP) Reinaldo Dueñas H.	149
Notas para la historia de la Jefatura del Estado Mayor de la Armada CPFG (SP) Mariano Sánchez B.	161
SECCIÓN DOCUMENTOS	175
SECCIÓN NOTICIAS	181

Coordinación general

CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo

Diagramación

EMCI Solange Patiño Lara

Correctores

CPFG (SP) Mariano Sánchez Bravo

EMCI Aída Rodríguez Salvatierra

Sección Noticias y producción fotográfica

EMCI Walter Riera Franco

Impresión

MACFORMAS

* * * * *

Contraportada

Almirante Alfredo Poveda Burbano, quien ejerció la Presidencia del Consejo Supremo de Gobierno de la República del Ecuador desde el 12 de enero de 1976 hasta el 9 de agosto de 1979, tocándole estructurar el sistema democrático, con el fin de sentar fuertes bases para el país. Fue el primer almirante de nuestra patria.

EDITORIAL

MEDIO SIGLO DE SERVICIOS

Nos referimos a un oficial naval, el capitán de navío Lucas Rojas, quien habiendo nacido en otro país el destino lo trajo a nuestra patria, que la tomó como suya, y sirviendo en la Armada permaneció en ella hasta su retiro medio siglo después, ya siendo un anciano. Actualmente sus restos pueden ubicarse en el cementerio general de Guayaquil. Con el propósito de rememorar su vivencia, seguidamente proporcionamos los siguientes datos de su trayectoria naval.

Nació en Santo Domingo por 1810, fue su padre el Sr. Carlos de Rojas, y posteriormente contrajo matrimonio en Guayaquil con la señora Juana R. de la Torre.

Inició sus estudios navales en la Escuela Náutica de Cartagena el 29 de marzo de 1824, luego de venir de la Guayra en la fragata de guerra "Venezuela", arribando el 30 de enero del mismo año a dicho puerto para tal fin. Concluido sus estudios se embarcó, en calidad de aspirante de marina, en la fragata de guerra "Cundinamarca" el 24 de octubre de 1826, para sus prácticas navales, que continuó en diferentes buques.

El 8 de febrero de 1830 arribó a Guayaquil en la fragata "Colombia", en su calidad de alférez de fragata, buque enviado por Bolívar con motivo de la guerra con Perú. El 1 de abril fue ascendido al grado de alférez de

navío, quedándose definitivamente en Guayaquil, donde continuó su carrera naval.

En 1831 forma parte de la dotación de la goleta "Guayaquileña", y en 1836 consta como teniente de navío y de comandante de la goleta de guerra "Diligencia", destino que sigue ocupando hasta 1843. En 1851 ostenta el grado de capitán de fragata y ejerce el cargo de capitán del puerto de Guayaquil, así también de 1855 a 1856. En 1857 comanda el vapor de guerra "Guayas".

En 1859 combate contra las fuerzas peruanas que invadían Guayaquil. Después de ocupar algunos cargos, en 1865 es nombrado, con el mismo grado, ministro juez marcial de la Corte Superior de Guayaquil.

En 1871 el capitán de fragata Lucas Rojas se desempeña nuevamente como capitán del puerto de Guayaquil, en 1873 continua en el cargo. En 1877, como capitán de navío graduado consta de jefe de la batería de las Cruces, hasta 1880.

Falleció en Guayaquil el 1 de julio de 1890, y su cadáver fue exhumado al siguiente día en el cementerio general, en una bóveda en la que aún están sus restos, pues se lo ubica en la No. 5, fila 1, callejón del Rosario, puerta tres. Se había dedicado al mar durante 56 años, lo cual significa un record digno de mencionar.

LOS PUERTOS MARÍTIMOS DE LA PROVINCIA DE MANABÍ

(Apunte para su historia)

Por Lcdo. Alejandro Guerra Cáceres

Los puertos marítimos de la provincia de Manabí fueron determinantes en la época de la conquista española. Esta región, por su ubicación geográfica, con sus pueblos y recursos económicos, fue el escenario donde desembarcaron los conquistadores del Perú y del Reino de Quito.

El puerto de Bahía de Caráquez, en el siglo IX, fue la puerta de entrada de los Caras, pueblo de navegantes y muy versado en las ciencias astronómicas. A la línea equinoccial le llamaban El Camino del Sol (1). La dinastía de los Shyris comenzó con el fundador de la ciudad de Caran.

En 1526 el piloto Bartolomé Ruiz navegó por las costas de Manabí. En 1531, en Bahía de Caráquez, desembarcó el conquistador Francisco

Pizarro. Y en 1534 el adelantado don Pedro de Alvarado. Este último salió de Nicaragua con los galeones San Cristóbal de 300 toneladas, el Santa Clara de 170, el San Buenaventura de 150, y con tres carabelas y un patache (2), con 500 españoles, 1.000 indios quichés y buen número de negros (3). En marzo de 1534 inició su marcha desde Bahía de Caráquez hasta Riobamba.

En 1535, en Bahía de Caráquez, desembarcó Fray Tomás de Berlanga, obispo de Panamá. Había sido designado por el rey de España Carlos V para realizar una investigación judicial sobre el tesoro que el emperador Atahualpa entregó por su rescate al conquistador Francisco Pizarro (4).

Con esta misión, el 23 de febrero de 1535, salió de Panamá rumbo al Perú. El 10 de marzo, por casualidad, descubrió el archipiélago de Galápagos. El 9 de abril, después de navegar cuatro días, desembarcó en Bahía de Caráquez.

Desde Portoviejo le escribe al rey de España. En su carta, fechada el 26 de abril de 1535, le informa sobre el descubrimiento del archipiélago de Galápagos. Además se refiere a varios parajes de la región de Manabí, y le comunica su próxima partida, llegando a Tumbes en mayo de 1535.

Sobre el puerto de Bahía de Caráquez dice (5):

(...). Entramos en la Bahía y río de los Caráquez, viernes en nueve de abril, y hallamos allí la gente de un galeón de Nicaragua, que había ocho meses que habían salido de Nicaragua, y tuvimos por bueno nuestro viaje en comparación del suyo. Esta bahía de los Caráquez está en medio grado de la banda del Sur, y en las cartas está en tres grados; desde esta bahía hasta Puerto Viejo, hay nueve leguas por la costa de la mar: esta dicha bahía es uno de los lindos puertos que pueden ser en el mundo, que pueden llegar los navíos a barboar con la tierra, y pueden subir los navíos tres o cuatro leguas, y no saben sin más. En este entró el adelantado Pedro de Alvarado y destruyó un pueblo que allí estaba de indios y alborotó otros; y por donde él fue con su gente es lástima ver el destrozo.

Yo me partí desde esta bahía con los pasajeros por tierra y a pie porque las bestias venían fatigadas, por venir a esta Villa de Puerto Viejo, y andando, y con lo cual dimos en un valle que se llama Charopotó, que tiene uno muy buen río, a donde hay muchos indios ya pacíficos, porque capitán Francisco Pacheco se ha dado tan buena manera, que tiene de paces al pie de treinta señores: este capitán y teniente de gobernador se a tan bien visto de ellos, que le traen comida de maíz y pescado, y carne de venado, (...).

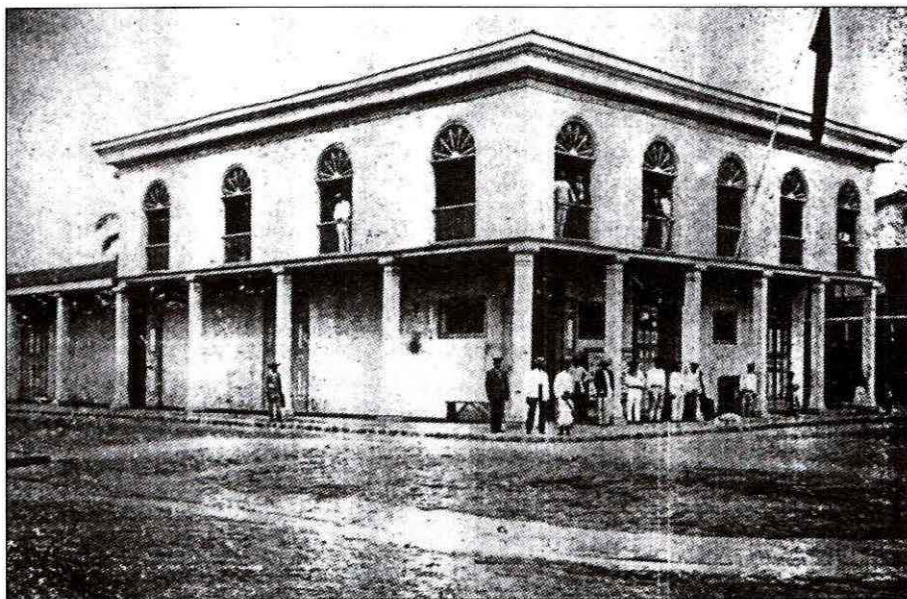
En 1535, el 12 de marzo, se fundó la Villa Nueva de San Gregorio de Portoviejo. Se trata de la primera ciudad fundada en la costa o litoral ecuatoriano. La fundación española de Portoviejo fue determinante para el proceso colonizador de la región.

Esta ciudad tuvo varios traslados. "En el siglo XVI se había cambiado tres veces de lugar; el último traslado de la centuria fue en 1541, después de un incendio que arrasó la Villa" (6). En el siglo XVII, en 1628, con motivo de la invasión del pirata holandés Jacques L'Hermite, realizado en 1624, "se mudó definitivamente a cuatro leguas de la orilla del mar" (7).

En 1536 el capitán Francisco de Orellana está radicado en Portoviejo. Desde 1537 ejerce el cargo de teniente de gobernador de la ciudad de Santiago (Guayaquil) y de Portoviejo (8). A mediados de este año trasladó la ciudad de Santiago (Guayaquil), asentada en Chaday, al cerro Santa Ana. En 1541, el 1 de marzo, salió de Guayaquil con 30 españoles y 300 indios de la Cuenca del Guayas, a la gran epopeya del descubrimiento del río Amazonas.

En 1547, el 31 de mayo, en el puerto de Manta, desembarcó el pacificador don Pedro de La Gasca. Su expedición marítima a la costa del Reino de Quito fue una de las más importantes después de la del adelantado Pedro Alvarado (9). Durante la rebelión de los encomenderos, acaudillada por Gonzalo Pizarro, derrotado en 1548, el puerto de Manta fue el escenario de concentración del poder naval de don Pedro de La Gasca.

En 1563, con la creación de la "Audiencia y Cancillería Real de San Francisco de Quito" (Real Audiencia de Quito), la región de Manabí se incorporó al Corregimiento de Guayaquil.



Oficina y depósitos de aduana de Bahía de Caráquez, 1909.

En 1587 se produce la primera invasión de corsarios a la costa ecuatoriana (10). En este año surgió en la costa del puerto de Manta el pirata inglés Tomás Cavendish (Candi). En la defensa del puerto, amenazado por el pirata, participó don Baltazar Saman, cacique de Charapotó y Jaramijó, permaneciendo vigilante durante 40 días, acompañado de 100 indios con arcos y flechas, al mando del capitán Juan Bautista Alvarado. En 1594 el cacique viajó a España a solicitar al Rey el reconocimiento por sus servicios durante la amenaza del pirata (11).

ENCOMENDEROS DE LA PROVINCIA DE MANABÍ

A raíz de la fundación española de San Gregorio de Portoviejo se estableció en Manabí el sistema de las encomiendas.

Los encomenderos nombrados por el marqués don Francisco Pizarro fueron los siguientes (12):

Encomenderos	Pueblo	Renta
Alonzo de Almas	Apelope	139 pesos
Francisco Flores	Pechingue	
Francisco Gutiérrez	Charapotó	140 pesos
Rodrigo Gutiérrez	Conchipa	
	Tohalla	500 pesos
Hernando Alonso		
Holguín	Adela?	
Esteban Jiménez	Picoazá	
	Coalle	3.190 pesos
Hernán Pérez	La mitad de Malagua?	60 pesos
Enrique Rodríguez	Jipijapa	1.565 pesos
Andrés Torres	Pantagua	
	Manta	

Encomenderos nombrados por don Pedro de La Gasca:

Encomendero	Pueblo	Renta
Alonso Briseño	Meti?	1.000 pesos
Critóbal de Burgos	Mitad de Colimes, Montecristi, Camalebique mitad de Magua	1.520 pesos
Hernán Pérez	Mitad de Colimes	110 pesos
Nicolás de Villacorta	Pillasagua Jaramijó	520 pesos

Encomenderos nombrados por el marqués de Cañete:

Encomenderos	Pueblo	Renta
Juan de Arellano	Salango Sanchán Caline Ponocoyo	560 pesos
Juan de Avila	Manta Jaramijó	900 pesos
Juan Díez Carillo	Capil Pinditagua?	630 pesos
Benito de Huerta Antonio de Paredes	Pequeli? Jaguaza Camilloa Tapel?	1.120 pesos
Rodrigo de Villalobos	Tozagua Pipai	1.100 pesos

Entre los encomenderos nombrados figuran Cristóbal de Burgos y Nicolás Villacorta, fundadores de Portoviejo (13).

ACTIVIDAD PORTUARIA DE MANTA

En esta época el puerto de Manta tiene un importante tráfico marítimo internacional.

En 1605, en la descripción de la Gobernación de Guayaquil, se describe su actividad portuaria. Veamos (14):

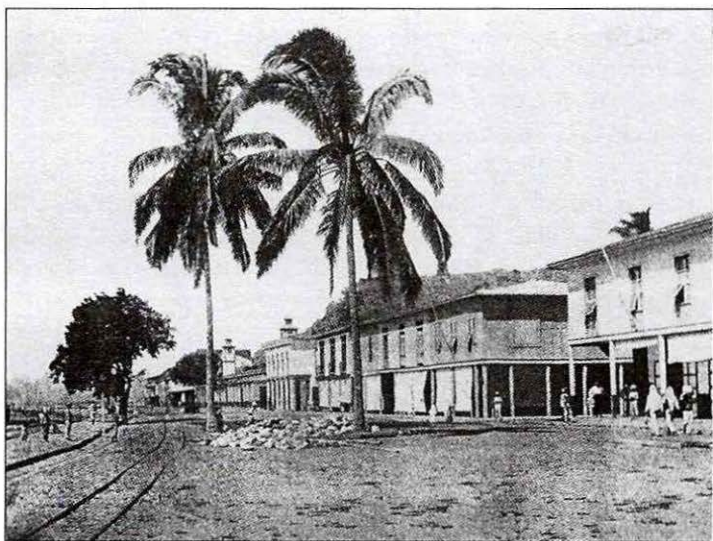
Los del puerto de Manta viven de pesquerías y de dar avío a los navíos con sus balsas, pero los españoles no usan pesar para grangería. Demas de las armadas de su Majestad que tocan en

aquel puerto para tomar refresco entran en él por año hasta diez o doce navíos, algunos de 400 toneladas, y otros de a 250, y navíos mercantes de porte de 150 toneladas y otros de 100, y otros barcos de aviso y de trato.

Los navíos que pasan por aquí para Panamá de los valles de Trujillo y de Lima, llevan harina, azucar, miel, conservas, manteca, habas, garbanzos, y otras cosas para sustento de Tierra Firme. Los que suben de Panamá al Perú llevan ropa de Castilla. De la que viene en las flotas de camino, se provee Puerto Viejo de las cosas que ha menester, y no hay aduana, por ser todo lo que llega allí de paso y no venir su derecho descargado aquel puerto.

No se labran navíos, no hay aparejo para ello, lábrase jarcia de cabuya para vender a los navíos que pasan.

Se afirman, en el documento citado, que Manta fue bautizada en 1597 con el nombre de San Pablo (15). En estos años las alcabalas del puerto de Manta valían 250 pesos, valor que ingresaba a la Caja de las Rentas Reales.



Malecón de Bahía de Caráquez, 1913

EL PUERTO DE BAHÍA DE CARAQUEZ

Durante los siglos XVI y XVII de la Colonia el comercio de exportación de la Real Audiencia de Quito estaba en la sierra.

Sobre el carácter de la economía de la Real Audiencia de Quito se ha escrito(16):

A fines del siglo dieciséis, Quito era una ciudad comercial internacional. Era uno de tantos centros comerciales dispersos a lo largo de los Andes(...). Para la década de 1580, los superávit agrícolas y manufactureros habían ayudado a que Quito surgiera como un importante centro mercantil en el occidente de Sudamérica, menor en magnitud únicamente con respecto a Lima y Potosí. La frenética vida comercial de Quito fue un testimonio indudable de las habilidades de los comerciantes españoles que habían elaborado con tanto detalle una compleja red de comercio andino y transatlántico. Esta red siguió siendo una característica esencial de la economía quiteña hasta fines del siglo dieciocho.

Desde 1590 el comercio de Quito trataba de llegar, en forma directa, a los puertos marítimos de la costa. Un camino y un puerto para comunicarse con Panamá era la aspiración del comercio de exportación de Quito. Los puertos marítimos más cercanos a la capital de la Real Audiencia estaban en Esmeraldas y Manabí.

El marino español Domingo González, en septiembre de 1614, entregó noticias al Cabildo de Quito sobre el puerto de Bahía de Caráquez, ubicado en el Mar del Sur (océano Pacífico), destacando su importancia para Quito. El puerto estaba en la ruta de Panamá y de Lima.

En esta época surgió la idea de construir un camino entre Quito y el puerto de Bahía de Caráquez. Fray Diego de Velasco desarrolló el proyecto. El 9 de noviembre de 1619, el religioso, doctrinario de los pueblos de Passao y Coaque, junto con don Martín de Fuica, vecino de Quito presentaron a la Real Audiencia de Quito, presidida por don Antonio de Morga, una descripción geográfica de Bahía de Caráquez. El documento dice(17):

El puerto y Bahía de Caracas es el mejor que hay en toda la costa del Perú por ser bahía fondeable, segura y apacible y en medio del comercio y del Mar de Sur al reino de Tierra Firme y a los de México y el Perú, y cualquier navío de alto bordo puede entrar al puerto con marea y sin ella en cualquier tiempo, y estar surto sin riesgo de ningún temporal ni borrasca, según la experiencia de pilotos marineros y hombres prácticos que han estado seguro de que en aquel puerto se pueden proveer de agua, mástiles y madera para reforzar sus naves y navíos cuando llegan a dicho puerto por algún temporal, arribando destrozados, y por no hallar poblada dicha bahía suelen pasar con gran riesgo a buscar remedios en otros peligrosos puertos, y este, de Bahía de Caracas está cerca de poblado, ocho leguas más o menos de la ciudad de Portoviejo y Manta, tres leguas el pueblo de Charapotó y los demás pueblos sus anejos a la banda del sur. Y de la del Norte están los mulatos e indios sujetos que son los del cabo Pasado y Coaque, cinco leguas y ocho de dicho puerto a la misma costa hacia el mar del Norte; y en medio de estas dos poblaciones cae el puerto y Bahía de Caracas, sin ninguna gente de guerra ni impedimento, además de lo cual, dicha bahía es de maravilloso temple, la tierra, sana y abundante de mantenimientos y para criar todo género mayor y menor por la fertilidad de élla(...). Hay mucho pescado, por ser toda la costa abundante de este género y aparejada a grandes pesquerías, además de lo dicho, desde la Punta de Santa Elena hasta la Bahía de San Mateo hay muchas perlas que sacan los buzos negros del teniente Juan Carranza de Portoviejo. Y hay noticias que antiguamente enviaban los vecinos de Panamá vergantines a sacar perlas de aquella costa. Igualmente hay gran noticia de la riqueza de esmeraldas entre el cabo Pasado y Cojimies,...). También hay muchas montañas cerca de dicha bahías y puerto para fábricas de navíos, y ser intacta de ninguna persona de donde se pueda abastecer a la ciudad de Lima para las fábricas reales y particulares de todo el reino, y hay buena y bastante comodidad para fabricar naves por ser como está dicho buena y apetecible bahía; y a menos costo y gasto que en el puerto de Guayaquil ni en otros, para darles carena, arbolarlos y jarciarlos por haber abundancia de jarcia en esta comarca de Portoviejo donde se labra y beneficia. Igualmente yendo desde dicha Bahía para el pueblo de Charapotó hay grandes salinas y en parte cómoda, y en otras más fértiles subiendo por la bahía arriba, en un Valle que llaman Tozagua(...).

Don Martín de Fuica, con autorización del virrey del Perú y de las autoridades de la Real Audiencia de Quito(18), acometió la empresa de abrir el camino entre Quito y el puerto de Bahía de Caráquez. La construcción del camino resultó accidentada. Fray Diego de Velasco se trasladó a Lima, y don Martín de Fuica murió ahogado en el río Daule. Don José de Larrázabal, fiador de Fuica, terminó la construcción del camino en 1624. En marzo de este año el camino esta abierto entre el puerto de Bahía de Caráquez y la capital de la Real Audiencia de Quito.

SAN ANTONIO DE MORGA

Desde 1624 el comercio de exportación de Quito utilizó el puerto de Bahía de Caráquez. En estos días se fundó en la bahía de Caráquez un pueblo con vecinos españoles. Se lo había bautizado con el nombre de San Antonio para honrar la memoria del presidente Morga (19).

En 1629 San Antonio de Morga tiene Cabildo Municipal. Las autoridades, el 2 de enero le informan a don Antonio de Morga, presidente de la Real Audiencia de Quito, la elección de alcaldes y regidores. Las autoridades municipales elegidas fueron las siguientes (20):

1. Capitán Basilio de Vargas, primer Regidor. Propietario de un navío y de 30.000 pesos de capital.
2. Francisco González Salguero, Segundo Regidor y Primer Alcalde Ordinario.
3. Fernando Cortés Masías, Tercer Regidor y Procurador General.
4. Capitán Alonso Hernández de Carvajal, Cuarto Regidor y Alcalde de Santa Hermandad.
5. Capitán Francisco Ramírez Betancur, Segundo Alcalde Ordinario.

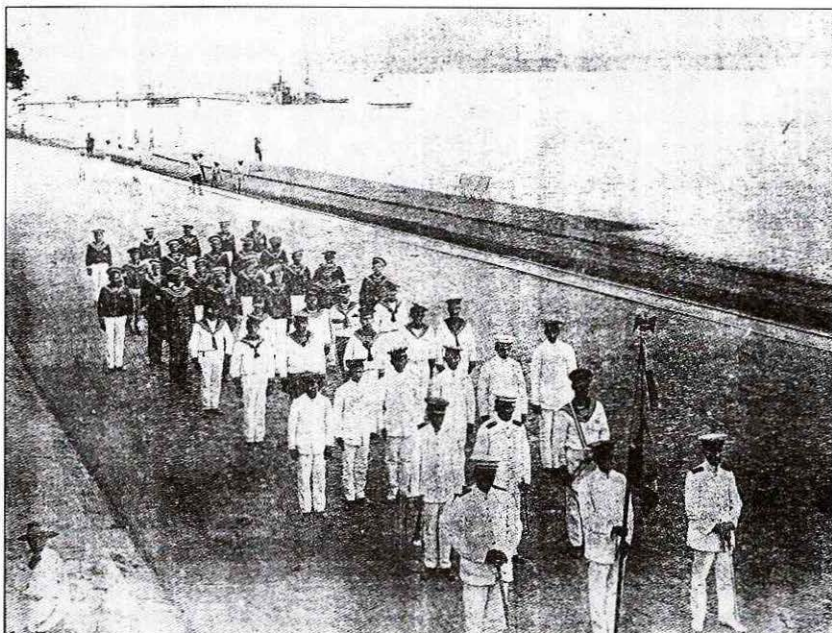
Las autoridades, en el informe al presidente Morga, también se refieren a la actividad portuaria de San Antonio: "cuatro navíos en este mes pasado han estado en este puerto y dos de ellos han salido ya y los otros dos están en dicho puerto que vienen a cargar de madera y varazón de mangle que es mucha cantidad la que hay y con esto, esta ciudad se va poniendo en buen punto".

Don José de Larrazábal está vinculado a la historia de esta región. En 1629, el 25 de abril, el presidente de la Real Audiencia de Quito, le informa al rey de España: "José de Larrazábal ha trabajado y gastado muchas haciendas en el camino de esta ciudad de Bahía de Caráquez y población de su puerto que es en la misma costa, más arriba del puerto de Santiago de las Esmeraldas" (21).

En este año las naves de Panamá llegaban a Bahía de Caráquez y el comercio se hacía desde Quito, trajinando con mulas por el camino. Después el camino fue abandonado. "La invasión de los corsarios y las gestiones apasionadas de los comerciantes de Guayaquil, a cuyos intereses era perjudicial la existencia del nuevo camino, fueron parte, al fin, para que los virreyes dieran órdenes sobre órdenes mandando que el camino se abandonara, y que el comercio se hiciera solamente por Guayaquil"(22). Entonces Quito quedó aislada del puerto de Bahía de Caráquez.

Sin embargo, el puerto de Bahía de Caráquez y el pueblo de San Antonio de Morga continuaron activos. En 1725 y 1727, en el puerto de Bahía, se construyeron dos fragatas de 28 varas de quilla(23), con madera de los bosques de Tosagua.

San Antonio de Morga, en el siglo XVIII, tiene sus respectivas autoridades. El capitán Juan de Vera y Rivera fue nombrado teniente de corregidor de San Antonio de Morga, Caráquez y Punta de Canoa, con título expedido por la Real Audiencia de Quito, el 26 de marzo de 1737(24).



Un pelotón de la Compañía de Marina de Reserva. Bahía de Caráquez, 1913.

En 1763 don Pascual Pérez de Villamar fue nombrado teniente de gobernador de San Antonio de Morga, Bahía de Caráquez y Cabo Pasado, con título expedido por la Real Audiencia de Quito, el 18 de julio. El 26 de noviembre de 1765 tomó juramento de cargo(25).

EL SABIO LA CONDAMINE

En 1736, el 10 de marzo, en el puerto de Manta, desembarcó el sabio La Condamine, miembro de la Primera Misión Geodésica, formada por astrónomos, matemáticos y naturalistas.

La expedición de científicos llegó al puerto de Manta en el navío San Cristóbal. La Condamine, en su diario, se refiere al pueblo de Manta y Montecristi. Veamos su testimonio (26):

El 10 navegamos frente a las costas de la provincia de Quito y anclamos en la bahía de Manta donde observamos en tierra un grado de latitud austral. Hicimos una excursión a Monte-Cristo, pueblo indio a tres leguas adentro donde se han establecido los habitantes de Manta, desde que ese lugar fue saqueado por los filibusteros a finales del siglo pasado.

La Condamine y Pedro Bourguer realizaron en Manta importantes investigaciones científicas. Este último trazó el mapa de la costa de la Real Audiencia de Quito. En esta expedición llegaron los alférez de fragata Antonio de Ulloa y Jorge Juan de Santacilla, marinos españoles; y los sabios franceses, miembros de la Real Academia de Ciencias de París, enviados por el rey de Francia Luis XV, con autorización del de España, Felipe V.

LA VIRGEN DE MONSERRATE

En 1741, al puerto de Manta, llegan los buques de tráfico internacional.- En esta época la Virgen de Monserrate, en la iglesia de Montecristi, es venerada por los marinos y navegantes que llegan al puerto.

Una descripción de aquellos tiempo dice(27):

Manta (es) el más aprovechado en concurrencia, y comercio, por el orden de la situación de su puerto, y ser el primero, y más oportuno, y frecuentado de las embarcaciones, que navegan de Tierra Firme, y de los Puertos de Nueva, para los de Perú, e intermedio de los Valles, tomando víveres, y haciendo los reparos, y ranchos, que necesitan para seguir el viaje,(...) y hacer aguda en el pequeño Río, que desata el cerro de Montecristi, por el venero de un sitio, llamado la Tohalla, con olor de almaciga, sabor de la más delicada, y efectos de la más medicinal. En la principal Iglesia del Pueblo se venera un devotísimo Simulacro de Nuestra Señora, con el título de Monserrate, (...), constituyendo aquel Santuario, en común asilo de la piedad, y de la devoción, donde acuden a pedir favor todos los demás partidarios de la provincia, y tributan sus votos todos los navegantes; y no siendo la navegación esférica,

sino práctica, llevando siempre la costa a la vista, luego que el Bajel descubre el pueblo, y el capitel de la Iglesia, hace el humilde, y reverente reconocimiento de rendir el bordo a la playa, arriar las gavias, y cantar la Letanía, y la Salve, en acción de gracias; y para volver a tomar el rumbo, y seguir el camino, se despide, y saluda, (...), con las salvas del cañón. Contiene el puerto tres placeres, nombrados Salgado, Sanguillo, y el Morro, que arrojan a la playa, con el flujo y reflujo del Mar, infinitud de caracoles, y conchas.

En 1765 se informa que Montecristi fue incendiada dos veces por los piratas(28). La presencia y agresión de los piratas, en la época de la Colonia, fue frecuente en la costa de la provincia de Manabí. En septiembre de 1818, asaltaron el puerto de Manta y saquearon Montecristi, los piratas chilenos que llegaron en el bergantín El Diamante(29). En 1791 el capitán de navío Luis Muñoz de Guzmán empezó a gobernar como presidente de la Real Audiencia de Quito.

AUTORIDADES DE LA ÉPOCA DE LA COLONIA

La región de Manabí, en la época de la Colonia, se denominaba Portoviejo. La tenencia de Portoviejo (hoy provincia de Manabí), dependía del Corregimiento de Guayaquil.

En 1605 la tenencia esta formada por los pueblos de Catarama, Charapotó, Manta, Jipijapa y Picoazá, con 24 parcialidades de indios en total, y con idiomas diferentes. La tenencia tenía 10 encomenderos, entre ellos María de Figueroa Manjarrez y Leonor de Robles(30).

En 1605, la ciudad de Portoviejo, capital de la tenencia del mismo nombre, tiene 4 calles, una plaza, 32 casas, 3 templos y los vecinos que citamos:

Vecinos	Número
Españoles casados	10
Criollos casados	15
Españoles solteros	3

Criollos solteros	17
Hijos varones	37
Hijas	33
Esclavos	33
Esclavas	14
Viudas pobres	6
Españoles viandantes	3
Total	171 vecinos

La ciudad de Portoviejo tenía Cabildo Municipal y tesorero Real. En 1741 la tenencia de Portoviejo comprendía los pueblos de Manta, Montecristi, Picoazá, Charapotó, Pichota y Jipijapa, con 200 indios, 500 españoles, y 1.500 mestizos, negros, mulatos y zambos(31). En 1678 una columna de 150 hombres de Portovijo participaron en la defensa de Guayaquil durante el asalto de la escuadra de piratas capitaneados por el capitán inglés George d´Hout y los franceses, Picard y Groniet.

La tenencia de Portoviejo, en la época de la Colonia, estuvo hasta 1707 sujeta a la autoridad del Corregimiento de Guayaquil, y después a la Gobernación de Guayaquil, establecida en agosto del mismo año.

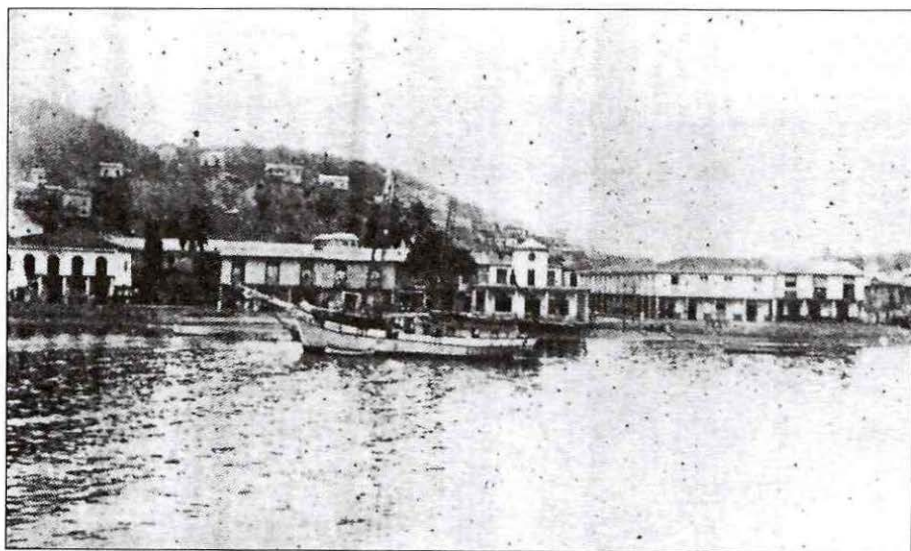
Los corregidores de la tenencia de Portoviejo, en la época de la Colonia, fueron entre otros los siguientes(32):

1. Capitán Antonio Romero Maldonado y Liñan, teniente general de Corregidor de San Gregorio de Portoviejo. (10 de julio de 1677).
2. Capitán Alonso de Mestanza, teniente general de Corregidor y Justicia Mayor de Portoviejo , 1694.
3. Capitán Juan Antonio del Barco y Ecay, teniente general del Paraje de Quebrada Grande, jurisdicción de Portoviejo, 1731.
4. Capitán José de Olave y Gamarra, teniente de Corregidor y Justicia Mayor de Portoviejo, 1735.

5. Pedro de Aragundi, teniente de Corregidor y Justicia Mayor de Portoviejo, julio de 1739.
6. Capitán Blas Fernández Pérez, teniente general de la provincia de Portoviejo, con Real Provisión de la Real Audiencia de Quito (13 de agosto de 1738).
7. Capitán José Crespo Losano y Jiménez, teniente de Corregidor de Portoviejo, 1740.
8. Capitán Pedro de Salcedo y Ororbía, teniente general de la Provincia de Portoviejo, 1743.
9. Pedro Sánchez de Mora, teniente de Corregidor de Portoviejo, 7 de enero de 1749.
10. Capitán Francisco Xavier Carlier, teniente general de la provincia de Portoviejo, Juez Ordinario por su Magestad, 22 de septiembre de 1752.
11. Ramón Carlos Chacón, teniente de Corregidor y Juez Mayor de Portoviejo, con título expedido por el virrey de Nueva Granada, el 10 de mayo de 1736 (30 de julio de 1757).
12. Sargento Mayor José María de Andrade y Mateos, teniente de Corregidor y Justicia Mayor de Portoviejo(1812).

Tenientes de gobernador

1. Miguel de Zevallos y Velasco, teniente de gobernador y Justicia Mayor de San Gregorio de Portoviejo, con título expedido en Santa Fé, el 22 de diciembre de 1764. Se juramentó el 5 de julio de 1765.



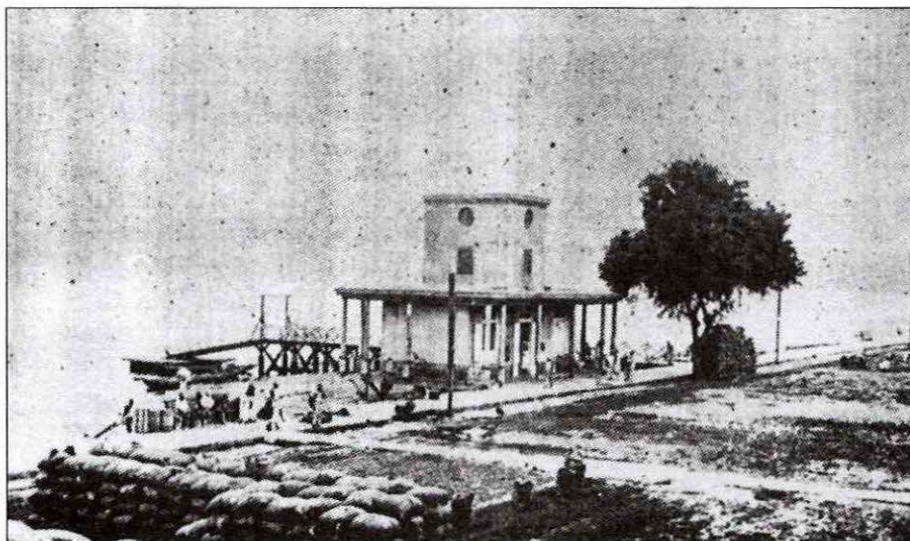
Vista parcial del malecón de Bahía de Caráquez, 1936.

2. Marcos Fernando de Vera, teniente de gobernador y Justicia Mayor de Portoviejo, con título del virrey de Nueva Granada. Se juramentó ante el Cabildo de Guayaquil el 7 de julio de 1767.
3. Antonio Gómez, teniente de gobernador de Cabo pasado y protector de los Naturales de Chone y Tosagua, con título expedido en Santa Fé el 23 de septiembre de 1768. Se juramentó en Guayaquil el 21 de febrero de 1769.
4. Gaspar Antonio de Neyra Zevallos y Pérez de Villamar, teniente de gobernador de San Gregorio de Portoviejo, con título del virrey de 27 de enero de 1769. Se juramentó el 15 de septiembre de 1769.
5. Andrés Saturnino Sedeño, teniente de gobernador de Cabo Pasado, Chone y Tosagua. Se juramentó el 15 de septiembre de 1772.

6. José Vázquez Melendez, teniente de gobernador (interino) de Portoviejo, 1777.
7. Pedro de Aragundi, teniente de gobernador y Justicia Mayor de Portoviejo. abril de 1781.
8. Marcos Fernando de Vera, teniente de gobernador (interino) de Portoviejo, con superior despacho de la Real Audiencia de Quito (6 de marzo de 1781).
9. Nicolás Santos , teniente de gobernador de Cabo Pasado, Tosagua, Chone y La Canoa (29 de mayo de 1781).
10. José Alvarez de la Camposa, teniente de gobernador (interino de San Esteban de Charapotó, 1782.
11. Antonio Ugarte y Ruiz, teniente de gobernador de Portoviejo (24 de diciembre de 1783).
12. Manuel Núñez de Balboa teniente de gobernador de Portoviejo, con título del virrey expedido el 3 de noviembre de 1785. Se juramentó el 7 de julio de 1786.
13. Juan Ponce de León y Palacios, teniente de gobernador de Portoviejo, con título del virrey (14 de noviembre de 1788). Se posesionó el 13 de abril de 1793.
14. Manuel de Uriarte, teniente de gobernador y Justicia Mayor de Portoviejo (interino). Diciembre de 1791.
15. Francisco Javier de Casanova y Rodríguez Plaza, teniente de gobernador y Justicia Mayor de Portoviejo, con despacho del virrey (15 de febrero de 1791).

16. José Joaquín Brabo de Brito, teniente de gobernador del Partido de Canoa y Tosagua (30 de septiembre de 1796).
17. Joaquín Suárez, teniente de gobernador de Jipijapa (28 de junio de 1801).
18. Manuel Ponce de León y Cossio, teniente de gobernador y Justicia Mayor de Portoviejo (25 de noviembre de 1803).
19. Juan Antonio Menendez y del Barco, teniente de gobernador y Justicia Mayor de Portoviejo (1806-1808).
20. Luis José de la Vega, Teniente de Gobernador de Portoviejo (mayo de 1816).

En 1765 la región de la tenencia de Portoviejo tenía 5.250 habitantes. En 1790 tiene 8.933. En este año los pueblos con mayor número de habitantes eran Jipijapa, Portoviejo y Montecristi.



Muelle Municipal y oficina de la Capitanía del puerto de Bahía de Caráquez, 1936.

II

DURANTE LA GRAN COLOMBIA

Los puertos marítimos de la provincia de Manabí, durante las guerras de la Independencia y de la Gran Colombia, jugaron un papel destacado.

En 1820 Manabí contribuyó con 2.560 pesos para la Campaña Libertadora (33). Y los manabitas Mariano Cevallos, cuyo nombre figura en la Columna de los Próceres de Guayaquil, fue elector por Portoviejo; y Joaquín Medranda fue miembro del Colegio Electoral de la Provincia Libre de Guayaquil(34).

En 1821 el mariscal Sucre, el Libertador del Ecuador, estuvo en Montecristi, esperando el desembarco de una parte del ejército patriota que venía de Buenaventura. En este año la Junta Revolucionaria de Portoviejo organizó el Batallón Olmedo para luchar por la Independencia(35).

En 1822 el Libertador Bolívar, a raíz de la Batalla de Pichincha, llegó a Quito. El 25 de junio firmó un decreto disponiendo la apertura de un camino de Quito a Esmeraldas, y exonerando de toda contribución por 10 años al puerto de Esmeraldas. En el decreto, que no se hizo realidad, se encargó la construcción del camino al coronel de Milicias don Manuel Larrea(36).

En 1824, con la Ley de División Territorial de la Gran Colombia, se creó la provincia de Manabí. En este año Marcos Pita, natural de Jipijapa, y Francisco Suárez de Portoviejo, ingresan a la Escuela Náutica de Guayaquil(37).

En esta época Montecristi era el centro comercial más importante de Manabí. Los alcaldes de este cantón eran subdelegados de Marina en Manta y Bahía de Caráquez(38).

En 1826 se insiste en la construcción del camino de Quito a los puertos de Esmeraldas y de Bahía de Caráquez, siempre buscando un puerto marítimo directo para la provincia de Pichincha. El Congreso de la Gran Colombia, en marzo de 1826, expidió este decreto(39):

Considerando:

Que la provincia de Pichincha carece de un puerto por donde hacer la importación de los efectos que consume, y la exportación de los frutos y manufacturas que produce, y sin el cual no puede prosperar, y que los caminos que pueden abrirse de Quito al puerto de Esmeraldas, por una parte, y al de la bahía de Caracas en la provincia de Manabí, por otra, ofrecen las ventajas apetecibles para esos pueblos:

Decretan:

Art. 1º.- El poder ejecutivo facilitará la apertura de los caminos de Quito a Esmeraldas por una parte, y a la bahía de Caracas (hoy escribimos Bahía de Caráquez) por otra; ya invitando empresarios por medio de la imprenta, dentro y fuera de la República y dando impulso a la empresa, y mediante el influjo natural del Gobierno.

Art. 2º.- Se concede la escención absoluta de toda contribución directa, o indirecta que entre en el tesoro nacional, y de los diezmos y primicias, a todos los habitantes de Esmeraldas y bahía de Caracas, y las cercanías de sus caminos y a los que vayan a poblarlos, con tal que funden casas y se avecinden en dichos caminos y poblados.

Art. 3º.- Las mercancías de toda clase que se introduzcan, y los frutos que se extraigan por los puertos de Esmeraldas y bahía de Caracas, pagarán solamente la mitad de los derechos de importación y exportación que se pagan en los demás puertos de la República, con arreglo a las leyes de la materia. Se exceptúan los aguardientes que pagarán a su importación los derechos designados por dichas leyes.

Art. 4º.- Las gracias y escenciones concedidas en los artículos anteriores durarán por el término de quince años contados desde el día de la publicación de este decreto.

Dado en Bogotá, a 16 de marzo de 1826. El presidente del Senado, Luis A. Baralt.- El presidente de la Cámara de Representantes, Cayetano Arvelo.- El secretario del Senado, Luis Vargas Tejada.- El diputado secretario de la Cámara de Representantes, Mariano Miño.

Palacio de Gobierno en Bogotá, marzo 18 de 1826.- Ejecútese.- Francisco de Paula Santander.- Por S.E. el vicepresidente de la República encargado del poder ejecutivo.- El secretario de Estado del Despacho de Hacienda, José María del Castillo.

En 1828, durante la agresión peruana, el coronel Juan Illingworth desembarcó en las costa de Manabí con 340 hombres en los bergantines Ana y Sacramento, procedentes de Buenaventura(40).

III

DURANTE LA ÉPOCA REPUBLICANA

En 1830 los puertos de Bahía de Caráquez y de Manta estaban cerrados. En la Asamblea Constituyente de Riobamba los diputados por Manabí pidieron la apertura de los puertos.

El doctor Cayetano Ramírez y Fita, cura de Montecristi y diputado en la Asamblea Constituyente, presentó un proyecto para habilitar los puertos de Bahía de Caráquez y Manta. El proyecto aprobado por la Asamblea fue sancionado por el presidente Juan José Flores, el 26 de septiembre de 1830. El decreto dice (41).

Art. 1º.- Los puertos de Manta y Babía de Caracas, comprendidos en el cantón Montecristi, quedan habilitados para la

introducción de víveres extranjeros, y para la exportación de los efectos y manufacturas de la provincia de Manabí.

Art. 2º.- Para evitar los fraudes a la hacienda pública, se pondrá en la capital del cantón una aduanilla con su receptor y los guardias respectivos, prefiriendo para estos destinos a los naturales de Manabí.

Art. 3º.- El Poder Ejecutivo expedirá los reglamentos conducentes al efecto, conciliando los intereses del Estado con el alivio de aquellos pueblos.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su ejecución y cumplimiento.- Dado en Riobamba en la sala de las sesiones a veinticinco de septiembre de mil ochocientos treinta. Vigésimo de la independencia. El presidente del Congreso, José Fernández Salvador.- Pedro Manuel Quiñones, Secretario.- Pedro José Arteta, secretario.

Palacio de Gobierno en Riobamba a veintiséis de septiembre de mil ochocientos treinta. Vigésimo. Ejécutese.- Juan José Flores.- Por S.E. el Presidente del Estado. El Ministro Secretario del despacho.- Esteban Febres Cordero.

Los puertos de Manta, Bahía de Caráquez, Cayo y Machalilla, a inicios de la época republicana, empezaron a poblarse (42). En 1832 el puerto de Bahía de Caráquez fue el escenario de la acción armada del coronel Juan Otamendi contra los saldados del Batallón Flores, sublevados contra el Gobierno en Latacunga, quienes pasando por Daule llegaron a Manabí.

En 1836 el presidente Vicente Rocafuerte, por decreto del 15 de abril, ordenó que los buques sólo podían cargar cacao para la exportación en el puerto de Bahía de Caráquez, realizando los tramites de aduana en Manta. En los 30 artículos del decreto también dispone el control del contrabando y la vigilancia de un crucero de guerra en las costas del litoral. En 1837, el 8 de marzo, firmó un decreto disponiendo que se abra un puerto

mayor en la provincia de Manabí para la exportación de productos extranjeros (43).



Malecón de Bahía de Caráquez

En 1841, por decreto del 15 de septiembre, el puerto mayor de Jaramijó habilitado para la exportación en la provincia de Manabí, es cerrado, y se declara a Manta como puerto menor, y al puerto de Bahía de Caráquez se habilita para la exportación de cacao y otros productos territoriales. Además, en el decreto, se ordena que el comercio de cabotaje entre el puerto de Guayaquil y el de Manta se realice únicamente en buques nacionales. En octubre de este año realizan el tráfico marítimo entre Manta y Guayaquil las goletas María Francisca, Carmen Cotapas, Francisca, Manuela, Miguel, Ramona, y María Chinga, y los votes Hebe, San Juan Bautista, Nueva María y Mercedes (44).

En 1842, por el puerto de Manta y por Montecristi, penetró la epidemia de la fiebre amarilla a la provincia de Manabí. En enero de 1843, Montecristi, tiene 29 muertos y 241 enfermos. Esta epidemia que azotó al pueblo de Guayaquil, llegó en la goleta Reina Victoria, procedente de Panamá.

En abril de 1845, el Gobierno provisorio del Ecuador, considerando la "necesidad de habilitar algunos puertos de la provincia de Manabí para facilitar la importación de efectos extranjeros, la extracción de sus abundantes frutos y manufacturas", declara puerto mayor el de Manta y puerto menor el de Bahía de Caráquez. El decreto dice(45).

Art. 1º.- Se declara puerto mayor el de Manta, en los mismos términos y bajo las mismas reglas que estableció el decreto legislativo de 8 de marzo de 1837, y el del ejecutivo de 7 de junio del mismo año, declarando puerto mayor el de Jaramijó.

Art. 2º.- Se declaran puertos menores los de Callao y Bahía de Caráquez, observándose con respeto a estos el decreto expedido en 15 de septiembre de 1841, declarando puerto menor el de Manta.

El Secretario General queda encargado de la ejecución del presente decreto. Dado en la Casa de Gobierno en Guayaquil a 8 de abril de 1845.- Olmedo.- Roca.- Noboa.

Por S.E.- J.M. Cucalón.

El 22 de abril de 1845, el Gobierno provisorio, dictó un decreto relativo al personal administrativo de la aduana de Manta y de las aduanillas de Cayo y de Bahía de Caráquez (46). El 13 de octubre de 1847, por decreto ejecutivo se reglamenta el Resguardo de la provincia de Manabí (47). En estos años don Manuel Alfaro, padre del general Eloy Alfaro, exporta tagua por el puerto de Manta.

Entonces Montecristi, con casas importadoras y exportadoras, con 1.500 habitantes, con juez consular de comercio, con cónsules del Perú y Colombia, era el segundo centro comercial de la República. En esta ciudad tuvo su residencia el taquígrafo Antonio Macay, nacido en Charapotó y educado en Estados Unidos. En 1830 participó, como taquígrafo, en la Asamblea Constituyente de Riobamba, tomando al "vuelo los discursos de los fundadores de la nacionalidad" (48).

Entre 1854 y 1855, en el comercio de exportación del país, el comercio del sombrero de paja toquilla fue más importante que el cacao. Veamos las cifras (49):

Año	Cacao	Valor	Sombreros	Valor
1853	7.608.000 KI	745.000 pesos	31.470 docenas	535.000 pesos
1854	7.912.000 KI	855.000 pesos	42.000 docenas	881.000 pesos
1855	5.750.000 KI	626.000 pesos	62.000 docenas	1'140.000 pesos

La manufactura de sombreros de paja toquilla, en Montecristi, se inició por iniciativa de Francisco Delgado, en el año de 1634. En el siglo XIX, Maximino Delgado(1836-1902)), fue el mayor comerciante de sombreros de paja toquilla (50).

En esta época, entre los productos de exportación de la providencia de Manabí, se destacaban el sombrero de paja toquilla, la tagua y el caucho. En 1853 empezó la exportación del caucho manabita. En la década del 70 el país se convirtió en el principal proveedor de caucho a los Estados Unidos. Entre 1854 y 1875 se exportó caucho por un valor de 853.434 pesos. A partir de 1866 se profundizó la exportación de la tagua. Las exportaciones se realizaban por los puertos de Cayo, Machalilla y Manta (51).

El 27 de abril de 1861, por decreto Legislativo, al puerto de Manta se declara puerto de reembarque y de depósito (52). En 1863, el capitán de navío Benigno Calderón Domínguez (1838-1903), se establece en Manabí. En Manta fue agente de la Pacific Steam Navigation Company (53).

En 1864 se inicia en la provincia de Manabí la revolución liberal. Durante el siglo XIX, huyendo de la guerra civil, miles de colombianos, la mayor parte liberales, se establecen en Manabí, principalmente en Chone, Bahía de Caráquez y Montecristi (54).

El 25 de octubre de 1867, Bahía de Caráquez y Esmeraldas, por decreto legislativo, adquieren la categoría de puerto mayor de la República. El 20 de febrero de 1868, por decreto ejecutivo se reglamenta el puerto

mayor de Bahía de Caráquez. En los 50 artículos del decreto se dispone la entrega de recursos económicos, producto de los impuestos, al Colegio Olmedo de Portoviejo, establecido desde 1852. Además se ordena que el producto del impuesto sobre el cacao que se exporta por el puerto de Bahía de Caráquez, y la cuarta parte de los derechos sobre la paja toquilla y mocora, estén destinados a la educación pública de la provincia de Manabí (55).



Don Daniel López Saltos (1848-1892)

En 1870, Machalilla, puerto menor de la provincia de Manabí, empezó a crecer en el campo demográfico. En 1878, este puerto llamado en otros tiempos "Puerto de Machete" (56), alcanzó la categoría de parroquia del cantón Jipijapa. En

este cantón se encuentran los puertos de Machalilla, Cayo y Puerto López.

En 1871, en Jipijapa, se estableció una agencia del banco del Ecuador, con matriz en Guayaquil. Se trata de la primera institución financiera en la historia bancaria de Manabí. En este año llegó como obispo de Portoviejo don Luis de Tola y Avilés, alumno de la Escuela Náutica en 1823 y marino de destacada actuación durante el bloqueo peruano a Guayaquil. En Portoviejo "levantó la iglesia Catedral, creó el Colegio Conciliar de San Luis Gonzaga y escogió a los mejores estudiantes manabitas para que prosiguiesen su instrucción en Guayaquil" (57).

En 1875 Bahía de Caráquez alcanzó la categoría de cabecera del cantón Sucre. En este año, el 23 de septiembre, por decreto legislativo, puerto Cayo se habilita para la exportación. En 1876 la exportación de tagua de Manabí se realiza por los puertos de Cayo, Machalilla y Manta.

En 1881, en Montecristi, M. Cueva era agente de la Compañía Nacional de Seguros contra Incendios y Riesgos Marítimos de Guayaquil

(58), e Ignacio Palau era agente en Bahía de Caráquez de la Compañía Hamburguesa Americana de Vapores (59). En este año el vapor nacional Sucre de propiedad de Ignacio Palau, construido en San Francisco de California, realiza el servicio de cabotaje en la costa de Manabí (60). En estos días, al puerto de Manta, ingresan los vapores "El Valdivia", "Ilo", y los buques de la Compañía de Vapores Panamá Raid Road Stean Ship Line. En 1882, a los puertos de Bahía de Caráquez y de Manta, llegan el vapor inglés Casma y los vapores de la Compañía de Navegación Italiana La Veloce.

En 1884 estalló la revolución liberal en Manabí, Esmeraldas y Los Ríos. El general Eloy Alfaro se proclama encargado del Mando Supremo de la República. El 5 de diciembre, en el "Cuartel de Bahía de Caráquez", firmó un decreto autorizando la emisión de Bonos al portador para financiar las operaciones de la revolución. En la noche del 5 y 6 de diciembre se produce el célebre combate naval de Jaramijó. El general Eloy Alfaro, jefe de la expedición, a bordo del vapor "Alhajueta", bautizado como "Pichincha" en homenaje a los héroes de la Independencia del Ecuador, es derrotado por la Armada Naval del Gobierno. En este año, en Portoviejo, nació Filomena Chávez de Duque, revolucionaria liberal que alcanzó el grado de coronel en los campos de batalla. En esta época, en Montecristi, el Banco Anglo Ecuatoriano prestaba importantes servicios al comercio de exportación.

En 1884 la provincia de Manabí tiene 80.000 habitantes. Es notable el crecimiento demográfico de la región. En 1858 tenía 30.208 habitantes. En estos años la actividad portuaria, el comercio y los productos de exportación crearon condiciones para el desarrollo del periodismo manabita. Don Calixto Quijije Lucas (1811-1855), precursor del periodismo en Manabí, editó en 1853 el periódico El Montecristense. En 1884 se editó El Porvenir, primer periódico de Manta. Figuras como Ignacio Palau (61) y Virgilio Stopper (62) pertenecen a la galería de periodistas que lucharon por el progreso de la región.

La provincia de Manabí tiene "la gloria de contar, después de Guayaquil, con el periodismo más antiguo y numeroso entre las diversas provincias del país" (63). En esta época se publicaron entre otros los periódicos que citamos:

Periódico	Ciudad	Año
El Diecinueve de Julio	Montecristi	1860
El Eco de Manabí	Montecristi	1880
La Regeneración	Montecristi	1883
El Seis de Abril	Montecristi	1883
La Alborada	Montecristi	1883
La Costa Libre	Portoviejo	1883
El Correo Mercantil	Bahía de Caráquez	1885
El Bién Público	Portoviejo	1886
El Horizonte	Portoviejo	1888
El Pueblo	Portoviejo	1889
El Conservador	Bahía de Caráquez	1889
El Eco del Pueblo	Bahía de Caráquez	1891
La Provincia de Manabí	Bahía de Caráquez	1891
La Voz Liberal	Portoviejo	1896
La Reforma	Portoviejo	1897
El Patriota	Portoviejo	1896

En 1885, por los ríos de la provincia de Manabí, navegaban los vapores de propiedad de Zeferino Constantine, Alejandro Santos y Carlos Pólit (64), y a los puertos de Bahía de Caráquez y Manta llegaban los buques de la Compañía de Vapores Hamburguesa Americana. En 1886, en estos puertos, hacían escala los barcos de la Compañía de Veleros Ecuatorian Hayd, y los buques de la Compañía de Vapores Mala Real Holandesa. En Bahía de Caráquez tenía su agencia la Pacific Steam Navigation Company.

En Manabí, por su importancia económica y portuaria, se establecieron varias compañías de seguros. En 1885 había agencias de la Compañía de Seguros de Vida La New York, de la Compañía de Seguros Marítimos Manheind, y de la Compañía de Seguros de Averías Lloids (65).

La provincia de Manabí, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, fue víctima de la guerra civil y de los incendios. En 1887, el 26 de octubre, se incendiaron 150 casas en Jipijapa. Para ayudar a los damnificados, el 14

de noviembre, se estableció la Sociedad de Beneficencia Mixta. Veamos un registro de los principales incendios (66):

Incendios	Año
Manta	1852
Montecristi	1866
Riochico	1874
Chone	1883
Jipijapa	1887
Portoviejo	1888
Santa Ana	1898

En 1887, en la primera quincena de enero, el valor más alto de la exportación por el puerto de Manta, fue el de sombreros de paja toquilla, después de los cueros de res, del caucho y del café. En 1890 la exportación de Manabí por los puertos de Manta y Bahía de Caráquez fue la siguiente (67).

Producto	Aduana de Manta		Aduana de Bahía de Caráquez		Total de valores
	Kilos	Valores	Kilos	Valores	
Almidón	58.880	10.533,22			10,533,22
Cacao	23.290	10.137,00	1'303.437	409.610,08	419.747,08
Café	46.872	19.526,52	9.343	3.936,87	23.463,39
Cascarilla	246	64,32			64,32
Caucho	34.091	29.537,40	101.706,14	104.076,14	133.613,54
Cueros	60.914	12.483,92	29.346	5.813,58	18.297,50
Chocolates	357	108,00			108,60
Hamacas	109	570,80			570,80
Maíz	3.857	333,12			333,12
Maní	96.033	1.580,28			1.580,28
Mocora	7.072	6.519,20			6.519,20
Orchilla	1.730	204,00			204,00
Sombreros		111.549,84	17	455,00	112.004,84
Tagua	2'980.436	63.742,62	652.247	20.247,46	83.990,08

Zarza	2.071	1.144,20	91	70,00	1.214,20
Madera			759	13,20	13,20
Plata Sellada			11	459,10	459,10
Higuerilla			137	6,00	6,00
Exportación de Cabotaje				23.702,53	23.702,53

En 1892, a los puertos de Machalilla y Cayo, los buques veleros llegaban a comerciar la tagua. En este año Teodoro Wolf describe al puerto de Bahía de Caráquez en estos términos (68):

La desviación más grande de este trecho es ocasionado por la Bahía de Caráquez, que en forma de un río ancho que se introduce unas 8 millas náuticas tierra adentro. El pueblo del mismo nombre, que es cabecera de un cantón, se halla al principio de la bahía sobre la orilla austral. La entrada a la bahía mide apenas 1 milla de ancho, hacia dentro se ensancha por partes algo más, pero en general se parece más bien a un estero grande que no a una bahía en el sentido común de la palabra, si no fuera por un arrecife, que se extiende transversalmente delante de su boca, cerrándola para los buques, la bahía de Caráquez sería el puerto más hermoso y más seguro de toda la costa ecuatoriana, porque dentro tiene fondo y capacidad para los buques más grandes del mundo.

En 1893, al puerto de Machalilla, entraba el barco Kosmos de la Compañía Alemana de Vapores. Este puerto en 1894 tenía la categoría de puerto franco para el comercio de cabotaje. En marzo de 1896 fue habilitado como puerto menor para la exportación.

En 1893, en la descripción histórica de Bahía de Caráquez (69), se afirma que Bahía tenía en 1862, "escasamente un centenar de habitantes". Además dice: "Después de dos años de esfuerzos extraordinarios logró por fin Bahía que anclasen en su puerto los vapores de la compañía inglesa, a pesar de que en 1863 se hizo ruda oposición en el

Senado, afirmando que Bahía era apenas una caleta y un miserable caserío".

En esta época Bahía de Caráquez tenía una gran actividad comercial. A su puerto, en los primeros meses de 1893, entraban los buques Quito de 652 toneladas de la Pacific Steam Navegation Company, con ruta a Panamá; el Ranses de la Compañía Alemana de Vapores, con ruta a Centroamérica y Europa; el vapor inglés Cosmo 359 toneladas; el vapor alemán Meneses de 1.237 toneladas; y las balandras nacionales Manabita de 26 toneladas, Angélica de 38 toneladas, Santa Rita de 48 toneladas, Zoila Mercedes de 20 toneladas, y el pailebot Guayas de 100 toneladas, entre otros (70).

En Bahía de Caráquez, Alejandro Santos era importador y exportador y agente comisionista en el comercio de caucho, tagua, café y cacao. E.T. Goddard era comerciante y agente de la Wallace Muller de Nueva York, de la Relder de Londres, y de la Royal Mail Steam Packet Company (71).

En Manta, Pedro A Moreira era agente comisionista y agente de la Pacific Steam Navegation Company, de la Compañía de Vapores Hamburguesa Americana, y de la Compañía de Seguros de Vida La Nueva York (72).

En enero de 1893, por el puerto de Bahía de Caráquez, se exportó los siguientes valores (73):

Btos.	Artículos	Kilos	Valores	Derechos	Sustitu. Diezmo	Total
269	Cacao	18.866,04	7.685,60	120,75	328,20	
350	Caucho	16.732,24	18.157,50	836,61		
1	Cobre	87,86	382,00			
4.144	Tagua	383.550,76	17.480,63	383,55		
622	Cuero	5.666,14	1.031,79	36,26		
5	Café	466,90	247,94	2,98		
5.391	Suma	425.369,94	44.985,45	1.380,15	328,20	1.708,35

En 1893 alcanzó Manta la categoría de parroquia rural del cantón Montecristi. En 1989, por decreto ejecutivo del 13 de septiembre, el Gobierno declaró cerrados los puertos del Ecuador a las embarcaciones procedentes de la India Oriental y Portugal.

IV

DURANTE EL SIGLO XX

La provincia de Manabí, en las primeras décadas del siglo XX, alcanzó un notable desarrollo económico. Por 1900 tenía 1.470 haciendas dedicadas al cacao, con 6'600.000 árboles (74).

En 1902 por decreto legislativo del 10 de octubre, se ordena la "construcción de un ferrocarril que una el puerto de Bahía de Caráquez con las parroquias de Chones, Canuto, Calceta y Junín", y se dispone que los recursos económicos para la obra serán los impuestos de ochenta centavos sobre cada quintal de cacao que se exporta por las aduanas de Manabí. Además en el decreto se establece que una vez terminada la construcción del camino de herradura de Quito a Bahía de Caráquez, y de la canalización del puerto de Bahía, se apliquen los fondos destinados a esas obras a la construcción del ferrocarril (75). Esta obra estuvo destinada a promover el desarrollo de la región.

En 1903. por decreto legislativo del 12 de octubre, se dispone que se grave en dos y medio centavos la movilización de cada bulto que se exporte por el puerto de Manta. Este impuesto está destinado al sostenimiento económico de la Escuela de Artes y Oficios de Manta.(76)

Hasta 1910 el Ecuador ocupaba el primer lugar entre los países productores de cacao (77). En 1914 se exportó 47'210.000 kilos. Esta es la cifra más alta de la producción del cacao del país. Entre 1909 y 1915, la cosecha de cacao en la provincia de Manabí, en quintales españoles de 101,4 libras, fueron las siguientes (78):

Año	Cosecha
1909	64.472 quintales
1910	40.616 quintales
1911	40.418 quintales
1912	44.082 quintales
1913	67.053 quintales
1914	48.884 quintales
1915	53.415 quintales

La provincia de Manabí, es esta época, alcanzó un notable desarrollo industrial, comercial y portuario. En Bahía de Caráquez, Calceta, Jipijapa y Manta se establecieron sucursales de las Casas Comerciales más importante del país. En 1909 las autoridades de los puertos de Bahía de Caráquez, Manta, Cayo y Machalilla, y los miembros del Cuerpo Consular acreditados en Manabí, fueron los siguientes.

Puerto Mayor de Bahía de Caráquez,
 Capitán del puerto, Sr. Manuel J. Balda.
 Administrador de aduanas, Sr. Miguel Arcentales.
 Inventor de Aduana, Sr. Pacífico de la Torre.
 Puerto Mayor de Manta:
 Capitán del puerto, Sr. Antonio F. Hidalgo.
 Administrador de Aduana, Sr. José Eloy Chávez.
 Interventor de Aduana, Sr. Ricardo Santana.
 Puerto Mayor de Cayo:
 Capitán del puerto.
 Y administrador de Aduana, Sr. Wenceslao Toala.
 Puerto Menor de Machalilla:
 Capitán del puerto
 Y administrador de Aduana, Sr. Manuel Pesantes.

CUERPO CONSULAR

Sr. Caros Reichow,
 Agente Consular de Alemania en Manta.

Dr. Gustavo Diez Arroyo.
Cónsul de Colombia en Bahía de Caráquez
Sr. Juan Pólit.
Vicecónsul de Colombia en Bahía de Caráquez.
Sr. Heriberto Hurtado.
Cónsul de Colombia en Chone.
Sr. Max Voelcker.
Agente consular de Estados Unidos en Manta.
Sr. Alberto Santos.
Agente consular de Estados Unidos en Bahía de Caráquez.
Sr. George Thomas Blacket.
Vicecónsul de Gran Bretaña en Manta.

En estos días hacían escala en los puertos de Bahía de Caráquez, Manta, Cayo, Machalilla, los vapores de Manabí, Quito y Ecuador de la Pacific Steam Navigation Company; y los vapores Cordelia y Serapis de la Compañía Alemana Kosmos (80)



Don Virgilio Stopper (1864-1925)

En 1910 el empresario francés Edmundo Cafefort trabajaba en la construcción del ferrocarril de Bahía de Caráquez a Quito, obra de vital importancia para el desarrollo económico de la provincia de Manabí y Pichincha. En 1911 se inauguró el Ferrocarril de Manta a Santa Ana, construido por Pablo Gonzenbach(81). En este año, por el puerto de Bahía de Caráquez, se exportó cacao, tagua, caucho y café, entre otros productos. Veamos las cifras (82)

Productos		Kilos	Valor \$
Sacos de Cacao	23.913	1'817.827,48	649.742,18
Sacos de Tagua	16.149	2'022.009,31	210.936,63
Sacos de Caucho	3.076	177.069,68	477.977,85
Bultos de Cuero	2.620	31.189,32	12.348,92
Sacos de Café	1.324	117.149,59	55.438,40
Bultos Varios	84	5.651,16	3.867,70
Total	47.165	4'170.896,54	1'410.311,68

Rendimiento de la Aduana, 1911.

Por exportación	S/. 386.595,30
Por importación	S/. 292.298,91
Total	S/. 689.893,21

En 1912 la provincia de Manabí tiene 120.000 habitantes y es el segundo productor de cacao del país. Exporta a Italia, Francia, Estados Unidos, Alemania e Inglaterra. Es la época de las grandes haciendas cacaoteras. En estos años parte del comercio importador y exportador de Manabí está en poder de los comerciantes europeos. En 1913, durante la guerra civil de Esmeraldas y Manabí, el movimiento de pasajeros se realiza en vapores caleteros de bandera extranjera.

En 1920 Bahía de Caráquez tiene 3.500 habitantes (83). En 1921 la Compañía Anónima La Equitativa, establecida en el puerto de Bahía, presta importantes servicios al comercio y a los exportadores de Manabí. En 1922 el puerto de Manta tiene 4.500 habitantes. En 1850 era un caserío, con "más de 20 casas habitadas por pescadores"(84). En septiembre de 1922 alcanzó la categoría de cantón.

En 1922, el puerto de Bahía de Caráquez, tenía agencias de las empresas de vapores Garibbean Steam Ship Company, East Asiatic Company, Orient Stem Ship Company(85), y The Royal Mail Steam Packet. Además C. Jalil Hermanos, comerciante importador y exportador, era agente de la Panamá Raid Road Steam Ship Line (86). En este año

operaba, en el puerto de Bahía, el Banco de Manabí dedicado en parte a la compra y venta de giros de Nueva York y Londres; y el Banco Comercial y Agrícola de Guayaquil, con agencia desde 1909.

En 1923, en el puerto de Machalilla, la Casa Comercial Bedoya Hermanos, establecida en 1917, y dedicada a la exportación, era agente de los buques veleros de cabotaje, y subagentes de la Pacific Steam Navigation Compay(87).

En Manta don Ramón V. Alzúa era agente de la Compañía de Navegación Italiana La Veloce, y M.C. Gallo y Hermanos eran exportadores y agentes de la Compañía de Vapores Grace Line(88). En el mismo año entraban al puerto de Manta los vapores Alda, alemán, de 2.567 toneladas; South América, americano, de 2.800 tonelas; Almagro, inglés, de 1.438 toneladas; y Costa Rica, de Costa Rica, de 915 toneladas (89). En el puerto de Manta, en el mismo año, también encalló el vapor inglés Derblay. En 1922 se había hundido El Donna.

En 1923, puerto López, llamado antiguamente La Ensenada, fue elevado a la categoría de parroquia del cantón Jipijapa, con el nombre de Daniel López, en honor al filántropo don Daniel López Saltos(90). En este año las parroquias más pobladas de Manabí eran Jipijapa con 12.000 habitantes, Paján con 9.000, puerto Cayo con 4.500, y Machalilla con 4.000 habitantes(91).

En 1925, a raíz de la revolución juliana, la mujer manabita se incorpora a los concejos municipales. Doña Séfora Alfaro Santana, sobrina del general Eloy Alfaro, es nombrada concejal principal del Concejo Cantonal de la Municipalidad de Montecristi(92). Se trata de la primera mujer que ocupa esta dignidad en el mencionado cantón.

En el mismo año, por el puerto de Bahía de Caráquez, se exporta cacao, café, tagua, caucho y cueros. Según el Boletín de la Cámara de Comercio y Agricultura de Bahía, se exportó en 1935 los productos que citamos(93):

CACAO

Para New York	881.552	Kilos
Para Havre	136.191	Kilos
Para Hamburgo	415.969	Kilos
Para Barcelona	29.188	Kilos
Para Génova	9.565	Kilos
Para Sevilla	4.083	Kilos
Para Amsterdam	65.320	Kilos
Para Seattle	980	Kilos
	<hr/>	
	1'542.848	Kilos

Cabotaje

Para Guayaquil	190.132	Kilos
Total	<hr/>	
	1'732.980	Kilos
	<hr/>	
	37.673	quintales

CAFÉ

Para Havre	8.459	Kilos
Para Barcelona	18.755	Kilos
Para Seattle	1.061	Kilos
	<hr/>	
	28.275	Kilos

Cabotaje

Para Guayaquil	118.080	Kilos
Para Manta	8.668	Kilos
Para Esmeraldas	6.855	Kilos
	<hr/>	
	133.603	Kilos
Total	<hr/>	
	161.878	Kilos
	<hr/>	
	3.519	quintales

TAGUA PELADA

Para Hamburgo	664.644	Kilos
Para New York	540.044	Kilos

Para Havre	498.000	Kilos
Para Génova	1.209.400	Kilos
Para Barcelona	60.000	Kilos
	<u>2'972.088</u>	Kilos

Cabotaje		
Para Manta	58.535	Kilos
Para Guayaquil	3.200	Kilos
	<u>61.735</u>	Kilos
Total	3'033.823	Kilos
	65.953	quintales

TAGUA CON CASCARA

Para New York	600.002	Kilos
Para Hamburgo	273.000	Kilos
Para Génova	129.600	Kilos
	<u>1'062.602</u>	Kilos

Cabotaje		
Para Manta	318.869	Kilos
Para Guayaquil	130.000	Kilos
	<u>448.869</u>	Kilos
Total	1'511.411	Kilos
	32.858	quintales

CAUCHO

Para New York	554.511	Kilos
	<u>12.055</u>	Kilos

CUERO DE RES

Para Génova	63.004	Kilos
Para Barcelona	4.292	Kilos
Total	<u>67.296</u>	Kilos
	1.463	quintales

En total se exportó 7'061.959 kilos, equivalentes a 153.521 quintales. En marzo de 1926, por el mismo puerto, se exportó las siguientes cifras (94):

TAGUA PELADA	Bultos	Kilos	Valor
Hamburgo	115	11.500	6.900
Génova	300	27.600	15.550
Havre	250	25.000	15.000
New York	25	2.300	1.000
Total	690	66.400	38.450

CACAO

New York	735	57.275	49.100
Hamburgo	54	4.347	3.402
Total	789	61.622	52.502

CAUCHO

New York	21	1.106	3.528
Total	21	1.106	3.528

CUEROS DE RES

Génova	108	1.085	880
Total	1.608	130.213	95.360

En 1927 la Società Italiana Scambio Prodotti Ecuador, con sede en Milano – Italia, tiene agencias en Bahía de Caráquez, Manta y Guayaquil. Esta empresa, propietaria de la Casa Tagua Italiana de Manta, exporta tagua, cueros, café y lana de ceiba; e importaba tejidos de algodón y seda, maquinarias eléctricas y otros productos. Además tenía la Agencia de Vapores de la Transatlántica Génova Società Nazionale di Navigazione(95).

En 1927, por el puerto de Manta, en el primer trimestre, se exportó los siguientes productos(96):

Productos	Kilos	Valores S/.
Tagua	3'320.664	937.790,81
Sombreros	29.513	566.575,19
Café	22.264	39.002,50
Cueros	49.600	55.572,15
Cacao	69.477	85.115,93
Caucho	18.364	32.984,70
Lana de Ceiba	5.169	14.320,50
Total	3'514.051	1'731.250,88

En este año ingresaban al puerto de Manta el vapor Puerto Rico, y los motoveleros Alpha, Plus Ultra, Manabita, Alianza, Libertad y Nautilus, buques de cabotaje que navegaban entre Guayaquil y los puertos de Manabí. De estos barcos, en Manta, eran agentes don Ascario Paz, A.G. Santos y Deodoro Delgado(97). En 1936 era Ricardo Delgado representante de la Compañía Española Transatlántica de Barcelona(98).

La provincia de Manabí, con 350 kilómetros de perfil costanero, con sus productos de exportación, con su comercio y sus puertos marítimos, ha jugado un papel de gran vitalidad en la historia económica del país.

CITAS

- 1.- El Camino del Sol, Jorge Carrera Andrade
Colección Luna Tierna. Quito, 2002. Pág. 48.
- 2.- Las Fundaciones de Santiago de Guayaquil, Miguel Aspiazu.
Edición del Proyecto de Rescate Editorial de la Biblioteca Municipal
de Guayaquil, 2003. Pág. 62.
- 3.- Historia de la Independencia de América Latina, Neptalí Zúñiga.
Editorial Universitaria. Quito, 1975. Tomo II. Pág. 645.
- 4.- Hacia la Verdadera Historia de Atahualpa, Luis Andrade
Reimers.
Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana. Quito, 1980. Págs. 86-87
- 5.- Historia Marítima del Ecuador, Víctor Arellano y Roberto Levi
Castillo.
Instituto de Historia Marítima. Guayaquil, 2001. Tomo III. Págs. 166-
167
- 6.- Pueblos de Indios en la Costa Ecuatoriana: Jipijapa y Montecristi
en la segunda mitad del siglo XVIII, Maritza Aráuz. Archivo Histórico
del Guayas. Guayaquil, 1999. Pág. 60.
- 7.- Obra citada, Maritza Aráuz. Pág. 60.
- 8.- Obra citada, Miguel Aspiazu. Pág. 227.
- 9.- Obra citada, Neptalí Zúñiga. Págs. 499-503.
- 10.- Historia General de la República del Ecuador, Federico
González Suárez. Colección Clásicos Ariel. Guayaquil, s/f. Tomo IV.
Pág. 82.
- 11.- El Cacique de Charapotó, Julio Pimentel Carbo.
Cuadernos de Historia y Arqueología. Editorial Casa de la Cultura,
Núcleo del Guayas. Guayaquil, 1981. No. 43. Págs 110-113.
- 12.- La Economía Política del Ecuador durante la Colonia, José
María Vargas. Colección Biblioteca Básica del Pensamiento

Ecuatoriano. Banco Central del Ecuador. Quito, s/f. No. 15. Págs. 269-270.

13.- Obra citada, José María Vargas. Pág. 270.

14.- Descripción de la Gobernación del Guayaquil, 1605. Documento. Revista del Archivo Histórico del Guayas. Guayaquil, 1973. No. 4. Pág. 84.

15.- Documento Citado. Pág. 90.

16.- Compañías y Utilidades en el Comercio Andino Temprano: La práctica de los comerciantes de Quito (1580-1610), John C. Super. En: Revista Ecuatoriana de Historia Económica. Banco Central del Ecuador. Quito, 1987. No. 1. Pág. 59.

17.- El Dr. Antonio de Morga, Carlos Landázuri Camacho. Quitumbe, revista del Departamento de Historia y Geografía de la Facultad de Pedagogía de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Quito, 1973. No. 3. Pág. 26-27.

18.- Obra citada, Federico González Suárez. Tomo VI. Pág. 73.

19.- Revista citada, Carlos Landázuri Camacho. Pág. 24.

20.- Revista citada, Carlos Landázuri Camacho. Pág. 27.

21.- Revista citada, Carlos Landázuri Camacho. Pág. 27.

22.- Obra citada, Federico González Suárez. Tomo VI. Pág. 75.

23.- Compendio Histórico de la Provincia del Guayas, Dionisio de Alcedo y Herrera. Biblioteca de Autores Ecuatorianos. Departamento de Publicaciones de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Guayaquil, 1987. No. 63. Pág. 72.

24.- Autoridades Coloniales (Tenientes de Corregidores y de Gobernadores de la Antigua Provincia de Guayaquil), Pedro Robles y Chambers. Imprenta de la Sociedad Filantrópica del Guayas, 1962. Pág. 5.

- 25.- Obra citada, Pedro Robles y Chambers. Pág. 10.
- 26.- Fracciones de Nuestra Historia, Tonny González Palacios. Editorial Mar Abierto. Manta, 2004. Pág. 286.
- 27.- Obra citada, Dionisio de Alcedo y Herrera. Págs. 93-94.
- 28.- Historia Documentada de la Provincia del Guayas, José Antonio Campos. Edición del Proyecto Editorial de la Biblioteca Municipal de Guayaquil, 1999 Tomo III. Pág. 81.
- 29.- Obra citada, Tonny González Palacios. Pág. 229.
- 30.- Descripción de la Gobernación de Guayaquil, 1605. Documento. Revista del Archivo Histórico del Guayas. Guayaquil, 1973. No. 4. Pág. 81.
- 31.- Obra citada, Dionisio de Alcedo y Herrera. Pág. 72.
- 32.- Obra citada, Pedro Robles y Chambers. Págs. 3, 5-8, 10-17.
- 33.- Relaciones Históricas y Geográficas de Manabí, Temístocles J. Estrada. Guayaquil, 1935. Tomo III. Pág. 36.
- 34.- Microdiccionario Biográfico de los Próceres de la Independencia. Pedro Robles y Chambers. En: La Independencia de Guayaquil, varios autores. Banco Central del Ecuador, 1983. Págs. 157-165.
- 35.- Narraciones Históricas de Manabí, Wilfrido Loor Moreira. Editorial Ecuatoriana. Quito, 1934. Pág. 86.
- 36.- Bolívar en el Ecuador, general A. I. Chiriboga N. Biblioteca de Autores Ecuatorianos. Departamento de Publicaciones de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Guayaquil, 1986 No 61. Págs 133-135
- 37.- La Primera Escuela Náutica (1822-1830), CPCB-UN Mariano Sánchez Bravo. Instituto de Historia Marítima. Guayaquil, 1988. Pág. 31.

- 38.- Narraciones Históricas de Manabí, Wilfrido Loor Moreira. Editorial Ecuatoriana. Quito, 1934. Pág. 80.
- 39.- Obra citada, Wilfrido Loor Moreira. Págs. 81-82.
- 40.- Obra citada, Temístoles J. Estrada. Tomo III. Pág. 31.
- 41.- Obra citada, Wilfrido Loor Moreira. Págs. 103-104.
- 42.- Eloy Alfaro, Wilfrido Loor Moreira. Talleres Gráficos Minerva. Quito, 1982. Pág. 4.
- 43.- Narraciones Históricas de Manabí, Wilfrido Loor Moreira. Editorial Ecuatoriana. Quito, 1934. Págs. 130-132
- 44.- Correo Semanal de Guayaquil, periódico. Guayaquil, 3 de octubre de 1841. No. 1. Pág. 8.
- 45.- El Seis de Marzo, periódico oficial. Guayaquil, 11 de abril de 1845. No. 10. Pág. 1.
- 46.- El Seis de Marzo, periódico oficial. Guayaquil, 25 de abril de 1845. No. 14. Pág. 1.
- 47.- Recopilación de Leyes, Decretos y Reglamentos de Aduanas del Ecuador, Alejandro Noboa. Imprenta de El Tiempo. Guayaquil, 1910. Pág. 177.
- 48.- Eloy Alfaro, Wilfrido Loor Moreira. Talleres Gráficos Minerva. Quito, 1982. Pág. 4.
- 49.- El Cacao, varios autores. Biblioteca de Autores Ecuatorianos. Departamento de Publicaciones de la Facultad de Economía de la Universidad de Guayaquil, 1981. No. 31. Pág. 211.
- 50.- Iniciación. Revista Mensual Ilustrada. Portoviejo, junio de 1925. No. 41. Págs. 4-6.
- 51.- El Comercio Exterior del Ecuador, Guillermo Arosemena. Guayaquil, 1992. Volumen II. Págs. 155-157.

- 52.- Obra citada. Alejandro Noboa. Págs. 273-274.
- 53.- Abdón Calderón, su Destino de Gloria, capitán de fragata (SP) Mariano Sánchez. Edición del Proyecto de Rescate Editorial de la Biblioteca Municipal de Guayaquil 2001. Págs. 104-105.
- 54.- Manabí Histórico, Tatiana Hidrovo Quiñónez. Edición de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí. Manta, 2003. Pág. 127.
- 55.- Obra citada, Alejandro Noboa. Págs. 284-293.
- 56.- Obra citada, José Antonio Campos. Tomo III. Pág. 116.
- 57.- Diccionario Biográfico del Ecuador. Rodolfo Pérez Pimentel. Editorial Universidad de Guayaquil, 1994. Tomo VI. Pág. 264.
- 58.- El Eco de Manabí, periódico Literario, Comercial, Científico y de Variedades. Montecristi, 5 de octubre de 1881. No. 79. Pág. 314.
- 59.- El Eco de Manabí, periódico. Montecristi, 12 de octubre de 1881. No. 80. Pág. 318.
- 60.- El Eco de Manabí, periódico. Montecristi, 30 de noviembre de 1881. No. 87. Pág. 348.
- 61.- Ignacio Palau.- Nació en Buga, Colombia, el 25 de marzo de 1850. Fue Hijo del doctor Francisco Antonio Palau, y de Susana Valenzuela Escobar. En 1876 se estableció en Manabí. Se dedicó al comercio y al periodismo. Introdujo la primera imprenta en Bahía de Caráquez. En 1885 fundó el periódico El Correo Mercantil, semanario. Fue propietario del vapor nacional Sucre, y Agente de la Compañía Hamburguesa de Vapores. Consiguió del Gobierno una concesión para construir un ferrocarril del puerto de Bahía de Caráquez a Quito, contrato que fue anulado por el presidente Flores Jijón. En Colombia en 1903, fundó el diario Correo del Cauca. Falleció en Cali, el 10 de enero de 1925.

62.- Virgilio Stopper.- Nació en Charapotó, el 3 de noviembre de 1964. Fue hijo legítimo de Antonio Stopper, austriaco, y de Ignacia Turrizaga, natural de Montecristi. En 1882, en Esmeraldas, firmó el Acta de Pronunciamiento Liberal contra el Gobierno de Veintimilla. En diciembre de 1884 estuvo en Alhajuela (Pichincha), antes del combate naval de Jaramijó. En 1885 se estableció en Panamá. En 1889 regresó a Guayaquil. Entonces fue miembro y fiscal de la Sociedad de Tipógrafos de Auxilios Mutuos, y redactor del periódico El Obrero, órgano de esa institución. En 1891, en Bahía de Caráquez, fundó el periódico El Eco del Pueblo. En 1903, con Ignacio Estrada, fundó El Rayo X. En Bahía fue interventor y administrador de Aduana, presidente, síndico y secretario del Concejo Municipal, y alcalde, y escribano Público. Además fue diputado en los Congresos de 1901-1905, miembro de la Convención de 1906-1907, y diputado en 1908 y 1909. En 1916 fue director y redactor del periódico El Patriota. Siempre fue pobre (Revista Iniciación. Portoviejo, julio de 1922. No. 8. Pág. 8). Este notable liberal falleció en Bahía de Caráquez, el 14 de agosto de 1925.

63.- Compendió de la Historia del Periodismo en el Ecuador, Juan B. Ceriola. Tipografía de la Sociedad Filantrópica del Guayas, 1909. Págs. 185-186.

64.- Obra citada, Tatiana Hidrovo Quiñónez. Pág. 75.

65.- Obra citada, Tatiana Hidrovo Quiñónez. Pág. 76.

66.- Almanaque de Guayaquil (1900), Manuel Gallegos Naranjo. Edición del Proyecto de Rescate Editorial de la Biblioteca Municipal de Guayaquil, 2000. Pág. 126-127.

67.- Obra citada, Tatiana Hidrovo Quiñónez. Pág. 71-72.

68.- Geografía y Geología del Ecuador, Teodoro Wolf. Editorial Universidad de Guayaquil, 1992. Pág. 31.

69.- Descripción Histórica de Bahía de Caráquez. Revista Iniciación. Portoviejo, octubre de 1925. No. 45. Págs. 3-6.

70.- El Correo, periódico Político, Comercial y de Noticias. Bahía de Caráquez. Edición del 22 de febrero y del 1 de marzo de 1893. No 1 y 2. Págs. 1, 4.

71.- El Correo, periódico. Bahía de Caráquez. 22 de febrero de 1893. No. 1. Pág. 1, 4.

72.- El Correo, periódico. Bahía de Caráquez. 1 de marzo de 1893. No. 2. Pág. 1.

73.- El Correo, periódico. Bahía de Caráquez. 1 de marzo de 1893. No. 2. Pág. 4.

74.- El Mito del Populismo en el Ecuador, Rafael Quintero López. Universidad Central del Ecuador. Quito, 1983. Pág. 55.

75.- Obra citada, Alejandro Noboa. Págs. 658-659.

76.- Obra citada, Alejandro Noboa. Págs. 665-666.

77.- El Cacao, varios autores.
Biblioteca de Autores Ecuatorianos. Departamento de Publicaciones de la Facultad de Economía de la Universidad de Guayaquil, 1981. No. 31. Pág. 214.

78.- Obra citada, varios autores. Pág. 119.

79.- El Ecuador: Guía Comercial, Agrícola e Industrial de la República. Talleres Gráficos de E. Rodenas. Guayaquil, 1909. Págs. 1136-1137.

80.- Obra citada. Pág. 1159.

81.- Obra citada. Pág. 1155.

82.- Manabí a la Vista, Juan B. Ceriola.
Talleres de Artes Gráficas de E. Rodenas. Guayaquil, 1913. Pág. 147.

- 83.- América Libre.
Empresa Periodística Ecuatoriana. Guayaquil, 1923. Volumen II.
Pág. 481.
- 84.- Guayaquil Gráfico, revista.
Guayaquil, julio-agosto de 1927. No. 53. Pág. s/n.
- 85.- Guía Comercial de Manabí, Juan B. Ceriola.
Tipografía de Julio T. Foyain. Guayaquil, 1922. Pág. 8.
- 86.- Iniciación, Revista Mensual Ilustrada.
Portoviejo, mayo de 1922. No. 6 Pág. 9.
- 87.- América Libre
Empresa Periodística Ecuatoriana. Guayaquil, 1923. Volumen II.
Pág. 494.
- 88.- Obra citada. Pág. 496-497.
- 89.- Iniciación, Revista Mensual Ilustrada.
Portoviejo, enero de 1923. No. 14 Pág. 13.
- 90.- Daniel Lopez Saltos.- Nació en Jipijapa, el 25 de septiembre de 1848. Fue hijo legítimo de Manuel Antonio López, colombiano, y de Carmen Saltos, guayaquileña. Entre 1862 y 1870, estudió en Francia, graduándose de Agrimensor. En 1871 organizó con sus hermanos la empresa comercial López Hermanos, con agencia en Jipijapa y Guayaquil. En 1882 ingresó como miembro a la Sociedad Geográfica de París, presidida por Fernando Lesseps. Fue presidente de la Municipalidad de Jipijapa, de la Sociedad Filantrópica del Guayas (1884), de la Sociedad de Beneficencia Manabita, del Club La Unión de Guayaquil, y director de la Junta de Beneficencia Municipal de Guayaquil. Fue filántropo en Jipijapa y Guayaquil. Falleció en Madrid, el 9 de septiembre de 1892 (Corona Fúnebre del Señor don Daniel López. Imprenta de El Tiempo. Guayaquil, 1894).
- 91.- América Libre. Empresa Periodística Ecuatoriana. Guayaquil, 1923. Volumen II. Pág. 489.

- 92.- Diccionario Biográfico de la Mujer Ecuatoriana, Alejandro Guerra Cáceres. Colección Letras del Ecuador. Editorial Casa de la Cultura. Núcleo del Guayas.
Guayaquil, 1998. No. 157. Tomo I. Pág. 111.
- 93.- Boletín de la Cámara de Comercio y Agricultura de Bahía de Caráquez.
Bahía de Caráquez, 31 de enero de 1926. No. 3. Págs. 2-3.
- 94.- Boletín de la Cámara de Comercio y Agricultura de Bahía de Caráquez.
Bahía de Caráquez, 31 de marzo de 1926. No. 5. Págs. 1.
- 95.- Guayaquil Gráfico, revista.
Guayaquil, julio-agosto de 1927. No. 53. Pags. s/n.
- 96.- Guayaquil Gráfico, revista citada. Pág. s/n.
- 97.- Guayaquil Gráfico, revista citada. Pág. s/n.
- 98.- Monografía Histórica e Ilustrada de la Provincia de Manabí, José Buenaventura Navas. Imprenta Comercial. Guayaquil, 1936.
Segunda Edición. Pág. 129.

BIBLIOGRAFÍA SOBRE LAS ILUSTRACIONES

- 1.- Oficina y Depósito de Aduana de Bahía de Caráquez, 1909.
El Ecuador: Guía Comercial, Agrícola e Industrial de la República.
Editada por la Compañía "Guía del Ecuador". Talleres Gráficos de E.
Rodenas. Guayaquil, 1909. Pág. 1159.
- 2.- Malecón de Bahía de Caráquez, 1913.
Manabí a la Vista, Juan B. Ceriola. Talleres Gráficos de E. Rodenas.
Guayaquil, 1913. Pág. 38.
- 3.- Un Pelotón de la Compañía de Marina de Reserva. Bahía de Caráquez
1913.
Obra citada, Juan B. Ceriola. Pág. 45.
- 4.- Vista Parcial del Malecón de Bahía de Caráquez, 1936.
Monografía Histórica e Ilustrada de la Provincia de Manabí, José
Buenaventura Navas. Imprenta Comercial. Guayaquil, 1936. Segunda
Edición. Pág. 72.
- 5.- Muelle Municipal y Oficina de la Capitanía del Puerto de Bahía de
Caráquez, 1936. Obra citada, José Buenaventura Navas. Pág. 72.
- 6.- Malecón de Bahía de Caráquez.
Recorte de Periódico. Diario El Universo. Guayaquil, s/f. Archivo del
Autor.
- 7.- Don Daniel López Saltos.
Corona Fúnebre del Señor don Daniel López Imprenta de El Tiempo.
Guayaquil, 1894. Pág. s/n.
- 8.- Don Virgilio Stopper.
Revista Iniciación. Portoviejo, julio de 1992. No. 8. Pág. 8.

EXPEDICIONES EN GALÁPAGOS: Finalidades y Consecuencias

Por: Dr. José E. Machuca M.

Las islas Galápagos han recibido multitud de visitas desde su descubrimiento fortuito en 1535 por fray Tomás de Berlanga, desde luego, sin tomar en cuenta la fabulada visita de los Incas elaborada por los cronistas toledanos Pedro Cieza de León y Sarmiento de Gamboa, llamados así porque escribían los informes que el virrey Toledo del Perú enviaba al rey de España.

Las expediciones se han realizado por variadas razones de acuerdo al tiempo de la historia en que se llevaron a cabo, podríamos mencionar el interés de hacer cartografía de las islas por las principales potencias marítimas de la época: España, Inglaterra y Francia; la necesidad de obtener alimentos y/o refugio por los piratas y bucaneros; la pesca de ballenas y de lobos de dos pelos; el deseo de museos, parques zoológicos y botánicos o de coleccionistas particulares, por tener ejemplares no

existentes en el Viejo Mundo, lo cual conllevó que sean descubiertas muchas nuevas especies que son endémicas de Galápagos. Después del informe del almirante Alfred Thayer Mahan, (visitó Galápagos en 1880 junto con Osbert Salvin, ornitólogo), y habiendo sido descubierta la importancia estratégica para la defensa del canal de Panamá, se estudian las islas con la finalidad de establecer bases como estaciones carboníferas en la travesía del Pacífico, o como bases aéreo-navales de defensa. En 1897 el almirante Mahan publicó su trabajo "El interés de América en el Poder Naval: Presente y Futuro" coincidiendo con el fracaso de la compañía francesa de Fernando de Lesseps que condujo a que el presidente Theodore Roosevelt, obtuviera la aprobación del Congreso para la compra de las acciones de dicha compañía, y se buscara firmar los convenios con Colombia, lo que no se pudo acordar por la negativa colombiana; luego se apoyó la independencia de Panamá separándola de Colombia e inmediatamente se firmaron los convenios de ocupación de la zona del canal, iniciándose la construcción del canal terminado en 1914. Necesariamente tenían que aplicarse las indicaciones del almirante Mahan y durante los primeros años del 1900 se hicieron esfuerzos de toda clase para conseguir el dominio sobre Galápagos, ya sea por compra, arrendamiento y aún por ocupación por la fuerza, si hubiera sido necesario. Estas acciones fueron muchas veces facilitadas por los gobiernos ecuatorianos que buscaban un ingreso a las arcas fiscales de cualquier manera. (Los tiempos cambian pero los motivos seguirán siendo los mismos, con diferentes actores, variados escenarios, y cortinas de humo de otros colores).

Después hubieron muchas expediciones científicas, y otras pseudo científicas, que visitaron con diferentes motivos todas las islas, pero la mayoría, además, reconociendo los mejores lugares para establecer las bases aéreo-navales o los mejores fondeaderos.

Con esos antecedentes vamos a revisar en orden cronológico las principales expediciones, llamadas así por no haber otro nombre mas inofensivo para designar sus verdaderos motivos.

En 1546, pero sin que pueda llamarse una expedición, don Diego de Rivadeneira llega a Galápagos después de perder el rumbo durante su huida. Lo mencionamos solamente porque hace la primera descripción del gavián de Galápagos y de los flamingsos.

Luego de la publicación de los primeros mapas donde se trataba de ubicar a las islas, se inicia el interés de las potencias marítimas por reconocer e identificar en la mejor forma la nueva región. Las principales: España e Inglaterra, con su dominio sobre los mares, siempre en franca competencia porque eso conllevaba el predominio comercial, enviaron a sus barcos a realizar estudios cartográficos que desde luego no eran compartidos. Los españoles, además, trataban de conocer las islas para poder combatir a los bucaneros que asolaban las costas del Pacífico dominadas por España, y que eran usadas las islas como refugio.

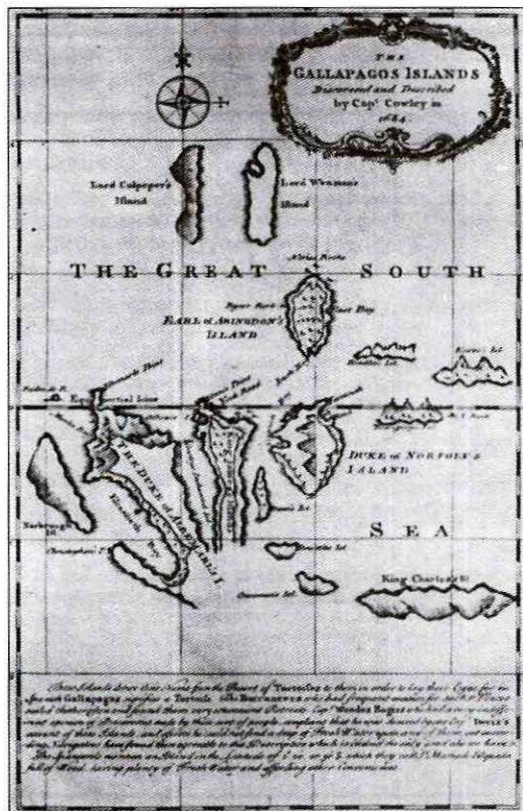
Como veremos luego los franceses también enviaron sus barcos para tener la información.

En 1691 el barco español "Almiranta Jesús, María, José" estuvo desde el 6 de agosto, y durante un mes, recorriendo las islas.

El 7 de junio de 1700 las fragatas francesas "Philippaux" y "Maurepas", con la conducción de Le Sieur de Villefort y del capitán M. de Beauchesne, visitaron Caleta Bucanero y al realizar la cartografía nominaron algunas islas con nombres franceses: Isle a Tabac, Isle de Saute, Isle Mascarin.

Luego de eso se publican varios mapas con mejor información aunque distorsionada, y sería en 1744 cuando Vicente Fuente publica su mapa con nombres en español: **"Nueva y correcta Carta del Mar Pacífico o del Sur"**, el cual fue incluido en la obra de Jorge Juan y Antonio de Ulloa **"Viaje a la América Española"**. Esta carta también fue impresa en Londres por H. Moll con el título: **"A map of South America with all the European settlements & whatever else is remarkable from the latest & best observers"**.

España reconoce la necesidad de estudiar las islas y comienza a enviar expediciones con naturalistas a realizar observaciones directas y así, en 1789 el rey Carlos IV ordena al capitán siciliano Alessandro Malaspina dirigirse a Galápagos con los barcos "Descubierta" y "Atrevida" llevando a bordo al naturalista belga Tadeo Hanke. Sus informes desaparecieron y no se conoce nada sobre ellos.



Mapa de 1744 publicada por John Harris de "Las Islas Galápagos descubiertas y descritas por el Capitán Cowley en 1684"

En el mismo año, y desde el 12 de marzo hasta el 9 de mayo, Alonso de Torres a bordo de la fragata "Gertrudis", toma alturas astronómicas y llama Isla de Torres a Bindloe -Marchena-.

Al mismo tiempo se iniciaba la cacería de ballenas por Inglaterra y luego por los Estados Unidos, principalmente por los balleneros de Nantucket, que ya habían diezmado las que habitaban el Atlántico Norte. Esta competencia conduce a que la empresa a ballenera "Enderby and Sons", autorizada por la Armada británica, patrocine el viaje de la HMS "Rattler" al mando del capitán James Colnett para estudiar los mejores fondeaderos y en general realizar una nueva cartografía, y analizar las posibilidades comerciales de la captura de ballenas. Visita

Galápagos del 13 al 28 de julio por primera ocasión, mas tarde realiza una segunda visita, y a su retorno a Inglaterra informa que las aguas de las islas parecen ser lugar de apareamiento y reproducción de las ballenas en determinada época del año. Por otro lado, reportó la existencia de los galápagos que suministraban carne y aceite de la mejor calidad, y que se podían mantener durante largo tiempo en las bodegas de los barcos. Seguramente Colnett estableció el barril del correo en Floreana.

El botánico Archibald Menzies arriba a bordo de la HMS "Discovery" en febrero de 1795 y tiene la oportunidad de estudiar la *Scalessia affinis* y

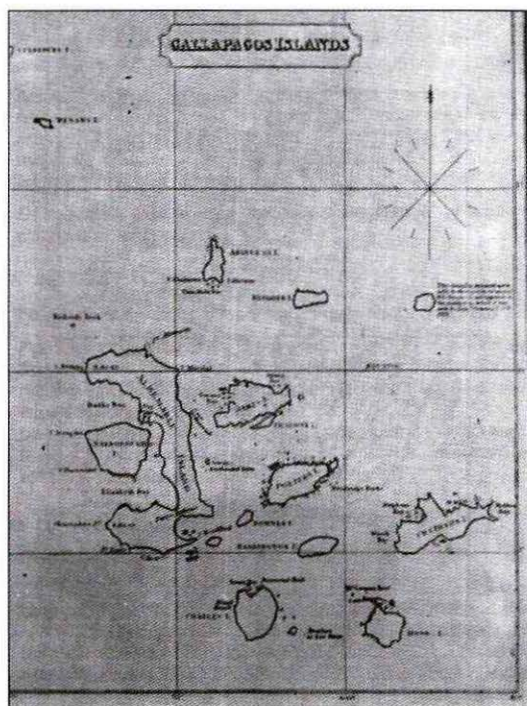
de elaborar el primer herbario de Galápagos. Solo permanecieron 2 días en aguas de Galápagos y desembarcaron únicamente al sur de cabo Berkeley.

En 1801 durante un viaje con destino a China en el "Perseverance" dedicado al tráfico de opio, arribó a las islas el capitán Amasa Delano de Massachussets, de la misma familia del que fuera presidente Franklin Delano Roosevelt. Pudo visitar Chatham, Hood y Albemarle, en esta última y un poco al sur de la Caleta Tagus encontró una fuente de agua en una encañada cerca de la orilla, de la cual se proveyó para su embarcación. Esta fuente en ocasiones posteriores ha vuelto a ser usada como aprovisionamiento, dependiendo de las condiciones climáticas de las islas. Mas tarde (1817) en su libro: **"A narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres"** hace la primera descripción conocida de la lagartija de Lava, igualmente, de las palomas de Galápagos, el pelícano café, los piqueros de Patas Azules y de los galápagos.

Al comienzo de la guerra entre Estados Unidos e Inglaterra en 1812 el que mas tarde fuera héroe naval americano capitán David Porter, fue enviado al mando de la fragata USS "Essex" para proteger a los balleneros americanos y destruir a los británicos. Estuvo navegando alrededor de las islas desde abril a septiembre de 1813, visitando principalmente Narborough, donde presenció una erupción, Albemarle, James, Hood, Charles y Chatham. Escribió su libro: **"Journal of a Cruise Made to the Pacific Ocean"**, en el que indica la conveniencia de comprar las islas Galápagos para establecer una base naval y que se convirtió en un gran éxito tanto en Estados Unidos como en Inglaterra, solo superado después por el diario de Charles Darwin. El libro fue publicado en 1822 y es probable que Darwin nunca lo leyó. Realizó la misión encomendada, pero pudo hacer observaciones tales como la diferencia en la forma de los caparazones de las tortugas de las diferentes islas que visitó, lo cual era ignorado por Darwin en 1835. Porter señaló que los galápagos de James parecían ser de especies diferentes que los de Hood y Charles. Como todo buen marino de esa época realizó una cartografía de las islas, ya que eran desconfiados de la información que constaba en las cartas de otras naciones.

Un año mas tarde -1814- en el mes de julio dos naves británicas: la HMS "Briton" comandada por el capitán P. Pipon, y la HMS "Tagus" comandada por Sir Thomas Staines recorrieron las islas, fondearon en la

caleta Bucanero y durante una exploración en tierra encontraron la tumba de Cowan, además de los chivos que Porter había desembarcado. Se cree que el 31 de julio estuvieron en la llamada caleta Albemarle, ahora caleta Tagus.



Richard Phillips: "A voyage in the SOUTH SEAS" 1823

El capitán John Fiffe en la HMS "Indefatigable" al realizar una nueva cartografía coloca en el lugar que ocupaba Norfolk una isla denominada "Indefatigable". También señala el lugar del barril del correo en Charles.

En 1822 Philippe Marie Van Der Maelen publica su mapa "Oceanique Iles Galápagos", y Sir Basil Hall en la HMS "Conway" hace estudios en Pinta con el péndulo de Kater, como medio de ayuda para la Física y la Cartografía. Además, hizo observaciones sobre las tortugas de la isla.

En 1824 la Hudson Bay Company envió al barco "William and Anne" al mando del capitán Henry Hanwell a realizar algunas investigaciones por reclamos en Oregon, lo cual fue aprovechado por la Sociedad Real de Horticultura de Londres para enviar a coleccionar especies exóticas para los jardines de Inglaterra al más famoso botánico de la época David Douglas, quien en compañía del cirujano de a bordo John Scouler, que había realizado estudios de Botánica con William Hooker, ellos colectaron 175 especies de plantas y varias de aves a su

arribo a Galápagos en enero de 1825. Entre las plantas se identificó a la *Cordia scouleri* y al *Croton scouleri* de la isla Santiago.

En marzo del mismo año fondea en la caleta Tagus la HMS "Blonde" bajo el mando del capitán George Anson, Lord Byron, en su viaje a las islas Sandwich transportando los cadáveres del rey Liholiho y su esposa, a bordo estaba el botánico James McRae que colecta 41 especímenes de plantas y describe el género *Macraea*.

Finalmente en este período previo al viaje de Darwin es donde se observa el creciente interés en Inglaterra por obtener especímenes de Galápagos, y en 1829 Hugh Cummings, coleccionista de conchas, arriba en el "Discoverer". Obtiene una colección de conchas y plantas, se ignora cuantas y de que lugar, y las vende para la Exposición de la Sociedad Zoológica de Londres de 1832.

El 12 de febrero de 1832 el Ecuador toma posesión del archipiélago ecuatoriano o de Galápagos luego de haberse separado de la Gran Colombia en 1830 para formar un estado soberano. Esa separación nos dejó varias herencias, y entre ellas la mas importante la deuda de la independencia con Inglaterra, que aceptamos pagar, y que mas tarde ocasionaría innumerables problemas como se verá.

La HMS "Beagle" comandada por el capitán Robert FitzRoy arriba a Chatham en septiembre de 1835 y permanece en las islas hasta octubre, es decir, por cinco semanas durante las cuales realiza su principal misión que era cartografiar el archipiélago obteniendo una de las cartas mas exactas, tanto que fue usada hasta el comienzo de la segunda guerra mundial. Charles Darwin, que se encontraba a bordo, pudo realizar numerosas colecciones, labor a la que se dedicaban muchos otros tripulantes, y entre ellos el capitán FitzRoy, dado que al regreso a Inglaterra los especímenes podían ser vendidos a museos y coleccionistas. Los estudios realizados mas tarde por Darwin pueden ser examinados en otras obras dedicadas a ellos.

Al año siguiente, 1836, arriba la HMS "Daphne" en igual misión de reconocimiento de las islas y es probable que ellos sean los autores del grafito esculpido en la cueva de la caleta Tagus.

Del 21 de junio al 15 de julio "La Venus", fragata francesa, con el almirante Abel Du Petit Thouars y Adolphe-Simon Neboux. Coleccionaron aves y plantas que se encuentran actualmente en el Museo de Historia Natural de París.

Aunque no es una expedición si es digna de mencionar la visita del escritor Herman Melville mientras se encontraba como tripulante del ballenero "Acushnet" cazando ballenas en aguas de Galápagos, y que mas tarde publica su libro "**The Enchanted Islands**", que concitó la atención mundial sobre las islas.

El año 1846 es uno de gran actividad pues, en los primeros días de enero, llega la HMS "Herald" con el capitán Henry Kellet, pero ahora con los naturalistas Berthold Seaman, Thomas Edmonstone y el Dr. John Goodridge, lo que demuestra el interés de la ciencia británica por adquirir la mas precisa información sobre tantas especies desconocidas hasta entonces, y que les diera la supremacía científica sobre los otros países.

Enseguida la HMS "Pandora" con el capitán James Wood realizan las cartas de bahía Conway, isla Indefatigable; las de la bahía del Correo, isla Floreana; y las de la bahía Freshwater en Chatham.

Pero en agosto del mismo año llega la fragata francesa "Genie" al mando de Henri Louns, conde de Gueydon, con la misión de revisar y actualizar la información reportada por la expedición de Abel Du Petit-Thouars en la "Venus". En su reporte actualiza los nombres que ahora tenían las islas, tales como Santa María de la Aguada de las cartas antiguas, y luego isla Charles, Villamil la llamó Mercedes y desde la toma de posesión por el Ecuador se llama Floreana; la llamada Norfolk, Porter, Indefatigable, ahora se llamaba Bolivia; y James tenía el nombre de Olmedo. Este caballero francés reconocía que se debía identificar a las islas con sus nuevos nombres porque nadie tenía derecho de poner nombre a un lugar si no es su patria, desechando así los nombres anteriores, que además eran ingleses. Realizó detenidas observaciones y cartografía de varios lugares, tales como: el llamado Puerto Cabello, que era conocido también como Wreck Bay, bahía de la Servida o Baie du Naufrage, luego Puerto Chico y finalmente Puerto Baquerizo Moreno, después de la visita de ese Presidente; en la caleta Tagus visita el lago, ahora llamado Darwin, y reporta sus dimensiones; en Floreana visita la bahía del Correo; en

Santiago la caleta Bucanero. El reporte completo se puede estudiar en: "*The Galápagos Islands. A History of their Explorations*" de Joseph Richard Slevin.

Llegado este momento, y cuando ya las principales potencias marítimas de esa época tenían un casi completo conocimiento de las islas, tenemos que revisar los antecedentes que nos ocasionarían el despertar de las ambiciones por ocuparlas.

Ya habíamos indicado que una de ellas era la llamada deuda inglesa. Simón Bolívar había contraído esa deuda para solventar la compra de armas y pertrechos para las guerras de Perú y Chile, y la de Colombia y Venezuela, no así la de 1820 –independencia de Guayaquil- que culminó en 1822 –Batalla del Pichincha- que fue cubierta por aportes de guayaquileños y entre ellos, principalmente por el Dr. José Vicente Rocafuerte y Rodríguez de Bejarano, cuando los "bonos colombianos" habían hecho quebrar al Banco Goldschmidt Limited de Londres y al ser condueño del Banco Barclay, Baring Bros Limited de Londres pagó los intereses del préstamo salvando al banco y a Colombia. Villamil se había endeudado con el vasco-francés Leon Ythurburu, proveedor de armas. En cuanto a la deuda inglesa, al Ecuador le fueron asignados los bonos colombianos que no podíamos, no debíamos pagar ni aún reconocer; pero después de 1852 en el Gobierno del general José María Urbina y de 1856 en el Gobierno del general Francisco Robles se hacen válidos por el Ecuador los bonos de la deuda inglesa –primera deuda externa-, para finalmente ser pagados por el general Guillermo Rodríguez Lara, después de 1972. A su debido tiempo iremos revisando los acontecimientos que se ocasionaron por esa causa.

En 1852 el ballenero americano "George Howland" al mando del capitán Mathew Holland es capturado en Floreana por Briones –el Pirata del Guayas-, esto ocasionó el reclamo del Gobierno norteamericano por daños y perjuicios valorados en US\$ 40.000,00. El encargado de negocios de Estados Unidos Mr. Philo White proponía entregar las islas, o conceder a perpetuidad el derecho de explotación del guano previo el pago de un impuesto por tonelada extraída o por el pago de dos o tres millones de dólares. No se aceptó ninguna de esas propuestas pero si se reconoció el pago de la indemnización –segunda deuda externa- que sería cubierta por cuotas. Después de un tiempo entramos en mora hasta que el presidente Johnson se dirigió al Congreso pidiendo enviar buques de guerra a cobrar, y

desde luego para no pelear pagamos todo. (que hubiera pasado si ganábamos la guerra,creo que el sur fuera el norte).

Al mismo tiempo -1852- la Gran Bretaña propuso que ellos aceptarían la entrega de las islas como parte de pago de la deuda inglesa, lo que ocasionó que el Dr. Francisco Xavier Aguirre Abad se opusiera en el Congreso pese a la opinión favorable de los allegados al general Urbina. Finalmente surgió la protesta internacional de Perú, Francia y España, defendiendo sus intereses, que logró detener las negociaciones.

En 1854 el encargado de negocios Mr. Philo White informó al Gobierno ecuatoriano que no se había encontrado guano en Galápagos, cancelando así su propuesta anterior. Ese fue uno de los engaños que sufrió Villamil y a los cuales se prestó en su afán de conseguir fondos para poder pagar su deuda con Leon Ythurburu, hasta que en 1859 tuvo que cederle parte de sus derechos reconocidos sobre la isla Floreana.

En 1858 Mr. Philo White aprovechando las dificultades económicas del Gobierno del general Robles propone un empréstito de US\$ 3'000.000.00 con el 5% de interés anual y nada menos que la hipoteca de las islas Galápagos. En el Congreso el senador Dr. Gabriel García Moreno se opuso al convenio, reconociendo que nosotros no hubiéramos podido pagar esa deuda y que todo terminaría con la pérdida de Galápagos. Se levantó una fuerte oposición política y diplomática que consiguió que el presidente Robles y su ministro de Relaciones Exteriores Dr. Camilo Ponce Ortiz declararan que no había habido negociaciones sobre ese asunto. -así de fácil-

Parece que durante el período de 1860 a 1865 en que se desarrolló la guerra civil norteamericana no hubieron mayores intentos, que se reiniciaron después con mas fuerza y ahora con mas intervención de los Estados Unidos que comenzaba a adquirir su gran poderío comercial y necesitaba extenderlo.

Sin embargo, hubieron varias expediciones de coleccionistas, tales como: en julio de 1852 el buque sueco "Eugenie" con el botánico Prof. Nils Johan Anderson, el zoólogo Dr. Kinberg, y al mando del almirante C. A. Virgin; el "Magicienne" en 1857 con el capitán Nicholas Vansittort, que se

varó en el bajo que ahora lleva el nombre de Magicienne en la bahía Gardner de Española; expedición del Dr. Simeon Habel que colectó aves, reptiles y moluscos en 1869; en 1871 la expedición del Prof. Luis Agassiz, naturalista y geólogo a bordo del USCGS "Hassler" al mando del capitán P. C. Johnson. También estuvieron a bordo: Elizabeth Agassiz, el Dr. Franz Steindachner del Museo Zoológico Real de Viena, el conde Luis Francois de Pourtales, asistente del US Coast Survey, y J. Henry Blake, malacólogo y artista; en 1875 el sabio Theodoro Wolf y otros científicos de la Escuela Politécnica de Quito visitan Galápagos a bordo del barco ecuatoriano "Venecia", luego hizo otra visita en 1878.

Así llegamos a 1880 cuando comienzan los intentos agresivos de las expediciones seudo científicas. En el "Albatross" llega una delegación de la Comisión Californiana de Pesca, sin obtener permiso previo de la autoridades ecuatorianas, -eso no era necesario, (luego veremos porqué)- para hacer sondeos, cartografía, y principalmente estudiar el Atún.

En ese mismo año arriba a Galápagos el ornitólogo Osbert Salvin en un barco bajo el mando del almirante Alfred Thayer Mahan, quien luego publicó su informe en el que reconocía la importancia estratégica de las Galápagos para su país y para conformar las Flotas del Atlántico y del Pacífico. Todos sus planes e ideas se aplicaron mas tarde.

Con los informes anteriores el secretario de Estado James G. Blaine envió al agente especial George Earl Church a estudiar la situación del Ecuador y encontrar los argumentos para probar que las islas Galápagos no nos pertenecían. Presentó su informe que en resumen decía que: ***"las islas habían sido ocupadas por el ciudadano norteamericano Villamil, con su energía y fortuna;..... y que no había ocupación suficiente para justificar que pertenezcan al Ecuador"***.

El Informe Church fue presentado al Congreso por el Departamento de Estado con la finalidad de que este declare a Galápagos "Tierra de Nadie" o sea aplique la Tesis de Res Nullius. El embajador ecuatoriano Dr. Antonio Flores Jijón, a su paso por New York en mayo de 1893, conoció el informe y las pretensiones que se intentaban, presentó su reclamación dirigiendo comunicaciones diplomáticas al Departamento de Estado y a la prensa. Al producirse una reacción contraria a esas pretensiones por parte de la opinión pública, se contuvo ese intento hasta encontrar otro diferente.

Solamente como información histórica debo indicar que el presidente del Ecuador era el general Ignacio de Veintimilla.

En 1884 la corbeta italiana "Vettor Pesani" con el teniente Gaetano Chierchia, Cesare Marcacci y el capitán Giovanni Palambo visitan las islas, entre ellas Chatham, donde denominan algunos sitios, tales como: Playa Lido, Punta Carola, Arrecife Schiavonni; después van a Floreana, encontrándola desahabitada. (estudiaban la posibilidad de establecer una Pizzería, -comentario solo para Desirée, después lo borramos). En Floreana es posible que nominaran al sitio conocido ahora como cerro Allieri, aunque en el desembarcadero de caleta Tagus, entre otros nombres italianos, hay grabado el apellido Allilieri.

Entre 1885 y 1888 Estados Unidos envió dos expediciones navales intimidatorias con el pretexto de conseguir la libertad de un ecuatoriano, que había conseguido nacionalidad norteamericana, que se hallaba detenido y procesado.

Es necesario indicar que, aunque la siguiente ofensiva diplomática no fue solo contra nuestro país sino contra toda Latinoamérica, en 1888 el presidente Grover Cleveland convocó a todos los países para que asistan a Washington a una Conferencia Panamericana para formar una unión aduanera y "asegurar mercados mas extensos para los productos de cada uno de los países". Esta era una iniciativa del secretario de Estado Blaine y uno de los objetivos era lograr establecer el dólar americano como moneda común para facilitar las transacciones aduaneras. Este es el Primer Tratado de Libre Comercio -para ellos-. Hay que recordar que el presidente James Monroe en 1823 había proclamado la tesis de "**América para los americanos**". La situación del comercio mundial en la actualidad ha hecho que se necesite un segundo tratado.

A fines de 1889 se reunieron 19 delegados para constituir el Primer Congreso Panamericano. Nuestro delegado era don José María Plácido Caamaño, ex presidente y en ese tiempo gobernador del Guayas, el mismo que se convirtió en contacto y supuestamente influyente ante el comisionado Rowland B. Mahany para favorecer la adquisición de Galápagos. Felizmente el presidente era el Dr. Antonio Flores Jijón, que ya se había opuesto a los planes expansionistas de Estados Unidos, y tuvieron

que esperar. Esperaron hasta que el presidente Flores terminara su período y fuera elegido el Dr. Luis Cordero en 1882.

Como don José María Plácido Caamaño, seguía siendo gobernador del Guayas y Mr. Mahany, continuaba como embajador, se reiniciaron las conversaciones paralizadas anteriormente –nunca es tarde-, dichas conversaciones pretendían ser secretas pero se filtró información a la prensa principalmente al Diario "El Telégrafo", que hizo publicas las pretensiones. De acuerdo a lo establecido y que continúa hasta ahora, el presidente Cordero y su ministro de Relaciones Exteriores Dr. Vicente Lucio Salazar desmintieron oficialmente esas acusaciones y fueron respaldados por las amistosas declaraciones del embajador Mahany en el sentido de que Estados Unidos no tenía ninguna pretensión sobre las islas y mas bien aspiraba a que el dominio ecuatoriano continuara a perpetuidad.

De nuevo y solo como información histórica es necesario indicar que el Dr. José María Plácido Caamaño intervino en las negociaciones secretas de lo que se llamó "la venta de la bandera" para facilitar el traspaso del crucero chileno "Esmeralda" al Gobierno del Japón, en el año 1895.

Francia también demuestra su interés por las islas y reclama los derechos sobre Floreana, que Ythurburu había legado a su muerte a la comuna de Bacus en los Pirineos franceses. El reclamo no prosperó y Francia reconoció la soberanía ecuatoriana aunque en 1951 los herederos volvieron a reclamar sin éxito.

Después de 1874 circuló por el mundo científico la noticia de que las tortugas galápagos estaban a punto de seguir el mismo destino que tuvieron en otros lugares, de acuerdo al informe presentado por el curador del Museo de Zoología Británico Albert Gunther solo en Galápagos y Aldabra se mantenían poblaciones de ellas, de modo que, se enviaron expediciones para tratar de conseguir especímenes para conservarlos en zoológicos y museos, o en colecciones particulares de los millonarios de la época como demostración de su riqueza.

En 1875 el Almirantazgo inglés ordenó a la HMS "Peterel" al mando del comandante W. E. Cockson que a su paso por Galápagos haga observaciones sobre el particular. A su retorno informó: que las tortugas

estaban extintas en Floreana; que habían pocos ejemplares en Cristóbal; en Española, Santiago y Santa Cruz hay tan pocas que ya no son cazadas; en Isabela todavía existen en buen número, por lo cual, envió cazadores a capturar ejemplares para llevarlos a Inglaterra, aunque en el viaje saborearon la sopa que consideraron excelente; y mencionaba que en Pinta habían desaparecido o que probablemente nunca existieron.

En 1880 la HMS "Triumph" con el contra-almirante Frederick Henry Sterling a su paso por las islas se detuvo en Floreana y encontró solamente carapachos vacíos y ningún habitante.

En 1887 arriban la corbetas: francesa "Decres" comandada por G. Estienne y la chilena "Chacabuco" bajo el mando del comandante Federico Chaigneau, estaba a bordo Vidal Gormáz que luego publicó un informe de los viajes. A continuación en 1888 se produce la visita de Leslie A. Lee del Herbario Nacional de los Estados Unidos y del USFS "Albatross" con el zoólogo marino Alexander Agassiz –hijo-, estuvieron 2 semanas, y Edmund Heller de la Universidad de Stanford, todos coleccionaron ejemplares para sus museos.

En estos años surge la figura de Walter Rothschild, descendiente de una de las mas poderosas familias de banqueros británicos y alemanes, siendo su padre el primer Lord Rothschild, aunque era judío –pero con billete-. Desde su infancia se interesó por las tortugas, tanto que para salvar a las de Aldabra tuvo que arrendar toda la isla. Eso no fue posible en Galápagos pero si financio varias expediciones para coleccionar ejemplares para su museo de Tring. En 1897 hizo un contrato con Frank Blake Webster de Massachussets que era un proveedor internacional de ejemplares de fauna para zoológicos y museos. Este escogió a C. M. Harris para dirigir los viajes a Galápagos.

De esta forma en 1897 se envía la Expedición Webster-Harris en el "Lila and Mattie" conducida por el capitán Linbridge y estaba compuesta por: Galen Hull, Frederick Drowne y Rollo Beck, pero aunque ninguno era en realidad un científico tenían una gran habilidad de coleccionistas. Sacaron 3000 aves disecadas y 65 tortugas vivas para llevarlas a Inglaterra.

En 1895 triunfa la revolución liberal y toma el poder el general Eloy Alfaro Delgado, encontrándose el país en la mayor postración debido al gasto ocasionado por la revolución. Este era un momento adecuado para conseguir el dominio sobre Galápagos, y de esta forma el ministro de Hacienda don Lizardo García recibió propuestas de compra por 25 millones de dólares de un consorcio europeo, y del Gobierno de Francia por 100 millones de Francos Oro por todas las islas, o cuando menos arrendar una isla para estación carbonera. Debemos recordar que el canal de Panamá iba a ser construido por una compañía francesa.

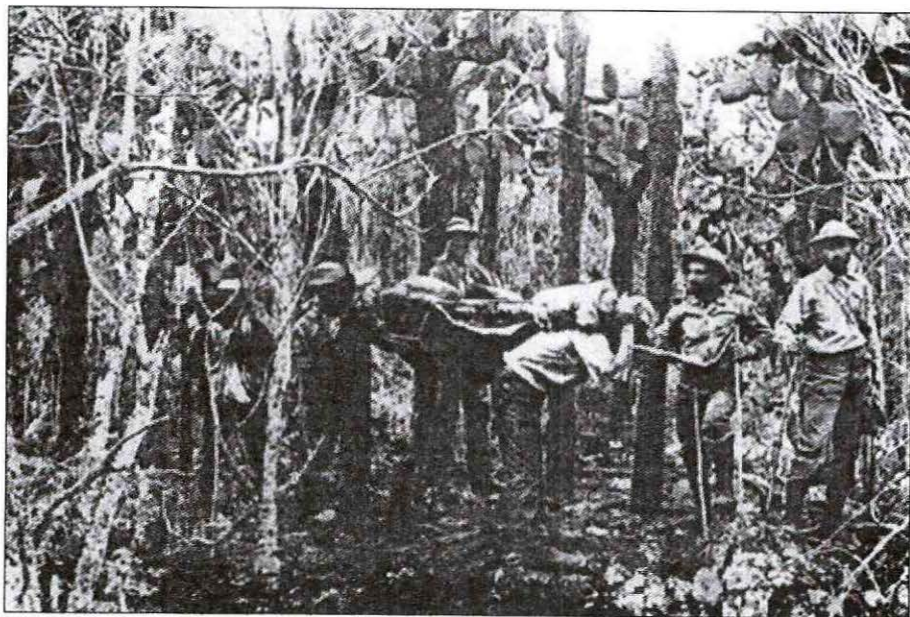
Al fin del siglo don Fernando de Lesseps declaró la imposibilidad de construir el canal y se declaró en quiebra, lo que incitó a Estados Unidos a comprar las acciones de esa empresa y construir el canal, cuya utilidad ya había sido sentida en la guerra hispano-americana de 1898, cuando el USS "Oregon" no llegó a tiempo para la batalla de la bahía de Cuba contra la flota española del almirante Cervera, y para seguir los planes estratégicos del almirante Mahan.

Para construir el canal se requería hacer un convenio con Colombia y se firmó el Tratado de Concesión Hay-Herrán el 22 de enero de 1903, ratificado inmediatamente por el Congreso americano, no así por el colombiano, que lo rechazó, el 20 de junio del mismo año. Por tal motivo Estados Unidos apoyó a los panameños a levantarse contra Colombia enviando en su apoyo al USS "Nashville", un grupo de notables encabezados por el Dr. Manuel Amador Guerrero se levantaron el 3 de noviembre de 1903 y nombraron presidente al Dr. Amador Guerrero. La República de Panamá fue inmediatamente reconocida y se firmó el Tratado Hay-Bunau-Varilla el 18 de noviembre.

En el Gobierno del presidente Taft, siendo su embajador en Quito Mr. Archibald Sampson, se le propuso al presidente general Leonidas Plaza Gutiérrez –nada que ver-, el arrendamiento de Chatham por 99 años por 5.000 dólares anuales, aunque el general Plaza hizo la contrapropuesta de hipotecar todas las islas por un préstamo de 10 millones de dólares.

De la misma forma que el general Plaza se opuso al negocio de Alfaro, esta combatió esta nueva proposición.

Con el arribo del nuevo siglo se extiende el temor de que las especies existentes en Galápagos puedan desaparecer, tomando fuerza el lema: "Salvación por la Ciencias", aunque ello podía significar capturar o matar al último ejemplar para conservarlos en los zoológicos o museos.



Expedición académica de ciencias 1905/1906

De esta manera llegamos a 1905 cuando la Academia de Ciencias de California envió una de las más grandes expediciones, tanto por el número de científicos como por el tiempo de permanencia.

Rollo Beck fue escogido para dirigir la expedición, integrada por: dos graduados de Stanford, W. H. Ochsner y F. X. Williams; del personal de la Academia, Edward Winslow Gifford y Joseph R. Slevin; del Instituto Smithsonian, Alban Stewart y de la Universidad de California, J. S. Hunter. Además, un adolescente Ernest S. King, para ayudar en las capturas. Durante más de un año trabajaron en 29 locaciones diferentes en 23 islas, colectando más de 75.000 especímenes, incluidas las 264 tortugas, en retribución introdujeron chivos en Santiago.

En la segunda presidencia del general Alfaro -1906- para hacer realidad el lema "Tumbes-Marañón, o la Guerra", y con el apoyo de Juan Benigno Vela y fray Enrique Vacas Galindo, se hizo una nueva propuesta a los Estados Unidos para hipotecar las "inservibles" Galápagos por 10 millones de dólares para la compra de armamento y para que nos garanticen nuestra integridad territorial. El mas grande opositor fue el arzobispo de Quito Dr. Federico González Suárez quien manifestó que: .."se estaba cavando la tumba del Ecuador"....

En 1909 el secretario de Estado Philander C. Knox delegó a Mr Archer Harman, que estaba construyendo el Ferrocarril Guayaquil-Quito, gran amigo y consejero de Alfaro, para que trate de conseguir la cesión de las islas estratégicas, -para ellos-, para defender el canal de Panamá en construcción. El Congreso Nacional autorizó al general Alfaro a proceder al arrendamiento de las islas por 15 millones de dólares, aunque al mismo tiempo buscaban financiamiento en países europeos y de ser posible negociar la deuda externa. (deberíamos ser expertos en esas negociaciones después de un siglo y mas de práctica). Pero el general Alfaro y la mayoría de sus ministros, eran buenos soldados y políticos, pero no tenían capacidad para gobernar un país como el Ecuador. Nuevamente se levantó la oposición, especialmente del "Telégrafo" y el "Comercio", el general Alfaro trató de conseguir, lo que ahora se llama consenso, dirigiéndose al país explicando que se necesitaba ese financiamiento para los gastos de la defensa nacional. No pudo convencer a nadie, y desgraciadamente terminó en la Hoguera Bárbara.

En el mismo 1909 se realiza la "visita" del primer Escuadrón de la Flota Americana del Pacífico -idea del almirante Mahan- al mando del almirante William T. Swinburne en el buque insignia "West Virginia". El USS "Yorktown" elabora una carta de la bahía de Cartago.

En 1914 se inaugura el canal de Panamá y ese mismo año se avistan en las inmediaciones de Galápagos el destructor "Leipzig" y los carboneros "Marie" y "Kala", alemanes; y, el japonés "Kurama".

Al final de la Primera Guerra Mundial Estados Unidos realiza maniobras defensivas del canal durante las cuales los porta-aviones "Saratoga" y "Yorktown" son utilizados como bases aéreas establecidas en Galápagos.

En 1919 realizando una misión calificada como secreta los acorazados "South Dakota", "Tennessee" y "Arkansas" hacen nuevos estudios cartográficos en Galápagos por mas de un mes.

En 1923 se realiza la Expedición Harrison Williams con el patrocinio de la Sociedad Zoológica de New York con la conducción del Dr. William Beebe, quien luego escribe el libro: **"Galápagos, World End"**.

En mayo del mismo año se realizan nuevas maniobras en aguas de Galápagos y del Ecuador entre la Flota Azul del almirante Jones y la Flota Negra del almirante Edward W. Eberle. –después se llamaron Unitas, pero estas en ese tiempo eran "Otritas"-

En 1925 nuevamente el Dr. William Beebe arriba a Galápagos, pero en esta ocasión en el "Arcturus", prestado por Henry D. Whinton. Después publicó su libro: **"Arcturus Expedition"**.

Se hace un reconocimiento de la bahía Darwin de Genovesa por el USS "Marblehead".

Después de la publicación de los libros el Dr. Beebe se despierta un gran interés por la aventura Galápagos, llegando así muchos yates y veleros de los millonarios que después de la guerra o causa de esta surgieron en Estados Unidos, la mayoría con intereses supuestamente científicos que no pasaban de mera curiosidad y afán de ostentación de su riqueza, aunque donaban después sus hallazgos a los museos y sociedades que ellos patrocinaban.

Entre estos vamos a mencionar al capitán G. Allan Hancock, millonario de California, que hace su primer viaje en 1927 en el "Oaxaca".

En enero de 1932 comienza a realizar nuevos viajes el capitán Hancock, esta vez a bordo de su yate "Velero III" (grafito en Bahía Darwin, Genovesa), acompañado de los científicos Dr. John Gart, Edwin Palmer, C. B. (Cy) Perkins, George Hugh Banning, Dr. Harry Wegefert y Waldo La Salle Schmiht. Este último después en 1938 acompañaría al presidente Franklin Delano Roosevelt en su excursión de pesca a bordo del USS Houston".

Al visitar Seymour Sur refieren encontrar que las iguanas de tierra, endémicas de esa isla, estaban en malas condiciones y por lo tanto luego de reconocer Seymour Norte, deciden trasladar todos los especímenes posibles para preservarlos de la extinción. Permítanme manifestar que considero que efectivamente hubo una razón de preservación de una especie amenazada, mucho mas razonable viniendo de un criterio científico, pero la verdadera razón debe haber sido que después de tantos estudios ya se había decidido construir, a como de lugar, en Seymour Sur una Base Aéreo-Naval, estratégica para ellos- para la defensa del canal de Panamá. El tiempo confirmó sus sospechas porque al final de la ocupación de la ahora llamada Base de Baltra, las iguanas de tierra habían sido exterminadas y solo se preservaron las que fueron conducidas a Seymour Norte.



Hancock, en Seymour Sur

Durante todos esos años la vigilancia y el control de las islas no fue ni siquiera ligeramente efectivo, los yates arribaban y zarpaban sin ningún control. Debido a esto en 1937 el Gobierno del Ecuador decreta que para viajar a Galápagos se debería obtener un permiso en los consulados ecuatorianos con una tasa de US\$ 0.25 por tonelada de registro y US\$ 10.00 por cada espécimen que fuera capturado, pero solamente una pareja de cada especie. Desde luego esto no se cumplió en su totalidad. Lo mismo pasó después con los permisos para pescar Atún en nuestra aguas.

Como lo manifesté anteriormente en 1938 el presidente Franklin Delano Roosevelt a bordo del USS "Houston" viene a pescar a Galápagos en compañía del Dr. Waldo La Salle Schmihtt, que ya había realizado visitas anteriores y era un buen guía.

En 1940 el USS "Lapwing" recorre las islas fotografiando y cartografiando las islas nuevamente. –solo para estar seguros-

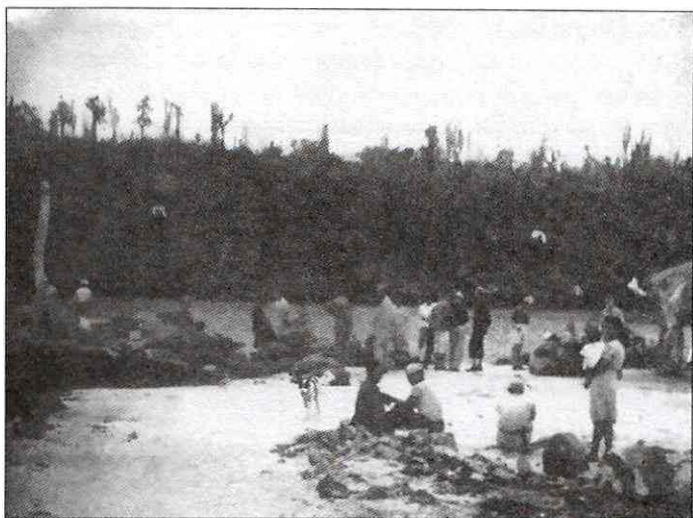
En 1941 fuimos atacados en el mes de julio por el Perú y se invadió parte de la provincia del El Oro y del Oriente.

En septiembre se anuncia en la revista "Time" que el Gobierno americano había arrendado una isla, o que se había tratado de comprar Santa Cruz por US\$ 21'000.000, pero que la venta fue cancelada y en cambio se había arrendado Seymour Sur, y se había autorizado el uso de Española como estación de radar y la puntilla de Santa Elena como base aérea.

Desde antes –1940-, y luego de la visita del presidente Roosevelt, en Balboa y en otros sitios se comenzó a reunir todos los materiales para construir las bases con el nombre de "Unidades Galápagos", siendo después los Seabees los encargados de construir las bases que fueron designadas como Alfa, Beta, Gamma. La de Seymour Sur fue una Base Beta, y Salinas una Base Gama.

Mientras nosotros estábamos invadidos el Japón atacó Pearl Harbor el 7 de diciembre, y enseguida el día 12 arribó a Seymour Sur un barco con bandera inglesa transportando combustible para aviones y 36 hombres de personal para iniciar los trabajos. Luego acuatizarían en la bahía Aeolian los primeros hidroaviones de observación.

En enero el Ejército americano –no había fuerza aérea separada- elige las zonas en que se debían construir las pistas de aterrizaje, hasta que finalmente se firma el Tratado de Ocupación de la isla el 24 de enero. En Salinas el Ejército pagó US\$ 25.000,00 para la compra de los terrenos de la puntilla donde se iba a construir la base, pero Seymour Sur fue prestada hasta que terminara la segunda guerra mundial, pero posiblemente como parte de los convenios de préstamos y arriendos que Estados Unidos había establecido con los países latinoamericanos para coadyuvar en la defensa del hemisferio. (en ese tiempo cantábamos "**Las Américas unidas, unidas vencerán**").



Muelle de Puerto Ayora, isla Santa Cruz, 1945



En 1945 terminada la segunda guerra mundial y era presidente el Dr. José María Velasco Ibarra, que ya había visitado a la llamada ahora Baltra en 1944, comenzó a pedir la devolución de la isla. Finalmente la devolución se produjo en 1948 durante la presidencia del Sr. Carlos Julio Arosemena Tola, siendo el ministro de Relaciones Exteriores el Dr. Antonio Parra Velasco,. Por Decreto Ejecutivo No. 460 del 14 de diciembre, se autoriza al ministro de Defensa la recepción de la base. El teniente de fragata Carlos Monteverde Granados, a la sazón jefe del Distrito Naval de Galápagos, es designado para la recepción. Cuando en 1949 se recibió finalmente la base el Sr. Carlos Monteverde Granados ya era capitán de fragata y era jefe del Distrito Naval en San Cristóbal. Al final de su carrera se retiró como contraalmirante.

Después de 1950 han habido muchas otras "expediciones" y sucesos que han afectado a Galápagos, pero por considerar que esta es todavía una historia viva, no es adecuado hacer una autopsia de los hechos y las personas, el tiempo se encargará de ello a su debido momento. Habrá que buscar archivos, algunos todavía secretos, desempolvarlos y escudriñarlos para llegar a descubrir las razones de los diferentes acontecimientos, aunque estoy seguro que el fondo seguirá siendo el mismo, aunque varíen los actores, los escenarios y el público amnésico siempre dispuesto al aplauso en medio de risas que después se convierte en llanto.



Irenäus Eibl-Eibesfeldt
y Robert Bowman en la
estación Charles Darwin
en 1957, en que
efectuaron investigaciones
científicas.

BIBLIOGRAFÍA

- Ballén M., Lcda. Patricia** Archipiélago de Colón, Cronología Histórico-Naval.
Revista del Instituto de Historia Marítima, Año XVII, No. 32.
- Larson, Edward J.** Evolution's Workshop, 2001.
- Leví Castillo, Dr. Roberto** Las bases norteamericanas en las Islas Galápagos y Salinas, contribución ecuatoriana a la defensa continental durante la Segunda Guerra Mundial (1942-1948).
Revista del Instituto de Historia Marítima , Año X, No. 19.
- Leví Castillo, Dr. Roberto** El Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914) el mas Grande Estratega Naval Norteamericano y la Importancia Estratégica Naval de las Islas Galápagos.
Revista del Instituto de Historia Marítima , Año IX, No. 16.
- Machuca M., Dr. José E.** Cronología Histórica de Galápagos –1535-2000-. Inédito.
- Slevin, Joseph Richard** The Galapagos Islands, A History of Their Exploration. 1959.

RESEÑA HISTORICA DE LA SANIDAD NAVAL EN EL ECUADOR

Por: CPNV-CSM Francisco Corredores Torres

Recordando la celebre frase del señor contralmirante Carlos Monteverde Granados, de que "hablar de Guayaquil es hablar de la Marina de Guerra y hablar de la Marina de Guerra es hablar de Guayaquil", es de mencionar que esta realidad también se ajusta a la historia de la sanidad naval, pues es en Guayaquil a partir de la Revolución del 9 de octubre de 1820, preludio de la libertad definitiva de nuestro país, cuando la Junta de Gobierno de Guayaquil independiente presidida por el Dr. José Joaquín de Olmedo registra el nombre del **primer cirujano naval** en la persona del Dr. Manuel Vera, médico español que había pertenecido a la fuerza marítima de su país y se ofreció a servir sin costo a las fuerzas navales independientes, nombrándosele el 30 del mismo mes con el sueldo de 60 pesos, como cirujano efectivo de la escuadrilla.

Para 1822 el Cabildo guayaquileño creó la "Junta de Sanidad Marítima" con el fin de evitar la propagación de enfermedades provenientes

del exterior, por lo que el médico debía concurrir a bordo para que haga reconocimiento médico de las condiciones en que ingresan a puerto los buques extranjeros.

El siguiente suceso de sanidad naval aparece con fecha 21 de enero de 1825 cuando el capitán de navío Juan Illingworth Hunt comandante general de la Escuadra Unida, funda en la ciudad de Guayaquil el primer "Hospital de Marina". Es de hacer notar que a consecuencia del movimiento militar post-revolución el Hospital Militar de Guayaquil albergaba 362 enfermos cuando su capacidad era de 66 camas, por lo que se adaptaron las viviendas contiguas bien ventiladas como salas hospitalarias, por lo que vino a bien esta casa de salud naval, que según la estadística del mismo mes de su inauguración albergó a 53 pacientes provenientes de buques de guerra y transferidos del Hospital Militar y a 24 traídos directamente de la escuadra. Con el correr del tiempo este hospital naval desaparece.



Dr. Juan Bautista Destruge

Otro hecho de sanidad militar a consignarse en el siglo XIX es la aprobación del reglamento para el régimen y gobierno de los hospitales militares por el Libertador Simón Bolívar el 13 de marzo de 1827, donde expresa su alto sentir por la salud y la vida humana y espiritual del enfermo militar, se indica la organización que deben observar los hospitales militares y las funciones, jerarquías, uniformes y sueldos de sus integrantes.

Para esa época como un hecho relacionado con la sanidad, vale recordar también que en 1830, con fecha 8 de febrero llega a Guayaquil a bordo de la fragata "Colombia"

el Dr. Juan Bautista Destruge, médico de origen francés, **fue a quien primero se le otorgó el título de cirujano mayor de la Armada**, el mismo que se utilizó hasta 1964; perteneció a la escuadra grancolombiana del Pacífico, que corresponde al Cuarto Departamento Marítimo. Es de anotar que el Dr. Destruge fue un valeroso patriota que se destacó en las diferentes batallas navales que por la libertad se dieron en Venezuela, es mas perdió un brazo en el combate de la Guajira, por su valor y desempeño el Alm. José Prudencio Padilla, comandante de la escuadra, le otorgó como título honorífico la designación de cirujano mayor de la escuadra independiente; el 1º de abril de 1830 fue ascendido a primer comandante de infantería de Marina, él al igual que Stagg, Game, Rojas y otros independentistas se quedaron en nuestra patria, formaron familia e hicieron carrera en la Marina ecuatoriana. En el ámbito de sanidad naval al igual que el Dr. Destruge sirvieron también por la causa de la libertad los doctores, cirujanos mayores Hugo O'Neill, James Parsons y teniente de navío Claudio Johnston, todos de origen ingles y entre los nacionales el cirujano de cuarta clase Alejandro Acevedo.

Luego del primer hospital de Marina, la investigación histórica no aporta datos de sucesos de sanidad y de médicos navales, así en la época republicana la Armada pese a la creación en 1832 del Departamento Marítimo del Ecuador, funciona como una rama del Ejército, es de hacer notar que en aquellos tiempos el término militar era absorbido en su totalidad por la fuerza terrestre, pionera del vivir castrense, lo único naval de la época eran las figuras de notables marinos como el Alm. Juan Illingworth, Tomás Charles Wright, Leonardo Stagg, de origen ingles, y algunos marinos españoles y nacionales que sirvieron a la causa libertaria como los generales de Marina Jose de Villamil, Juan Ignacio Pareja, Jose Maria Urbina y Manuel Antonio de Luzarraga, a saber primer capitán del puerto de Guayaquil, entre otros relacionados con la historia de nuestro país, por lo que hablar de una estructura naval es pertinente solo cuando se inicia la República, en razón de que el Estado ecuatoriano heredó buques, oficiales y tripulantes del Distrito del Sur de la Gran Colombia, constituyendo con estos la primera fuerza naval ecuatoriana. Al poco tiempo por la falta de conciencia marítima y de la importancia del poder naval, la Armada estuvo a punto de desaparecer en algunos momentos del siglo XIX.

Es de recordar que don Vicente Rocafuerte ya al término de su presidencia realiza su informe donde indica que "el Departamento de Marina esta casi abandonado pese a que el Ecuador por naturaleza es una nación

marítima y comercial", así la decadencia continua por la falta de independencia que no permite la identidad de la Marina, los mandos de la Armada son ocupados por coroneles del Ejército que tienen una concepción y mentalidad distinta a la Naval a consecuencia de su formación militar de tierra.

Para la Armada la situación en algo mejora en los gobiernos de los marinos Urbina y Robles, el primero ordena el restablecimiento de la Escuela Náutica, la misma que dura hasta el Gobierno de Robles. En 1861 hay un solo buque la goleta "Salado"; la situación continua hasta 1886 en que se adquiere el crucero "Cotopaxi" que mas tarde se transformaría en el glorioso cañonero "Calderón"; en 1892 bajo la presidencia del Dr. Luis Cordero nuevamente se intenta abrir la Escuela Náutica y se publica su reglamento, donde consta en su personal de planta un cirujano con sus respectivas obligaciones, no se conoce de su funcionamiento. Con estas evidencias se llega al siglo XX con una Marina débil, en la parte médica su personal es atendido por el Ejército, a la vez se reporta falta de atención a los marinos en el Hospital Militar, no hay médicos navales de carrera, hay algunos nombramientos con jerarquías navales que se otorgaron en forma temporal para realizar alguna travesía, luego de lo cual eran desembarcados y publicada su baja.

Durante el primer cuarto del siglo XX la situación de identidad y autodeterminación no cambió para la Armada, nuevamente en 1910 se suceden tensiones en la frontera con el Perú, cuya defensa valerosa y digna asume el general Eloy Alfaro. En el ámbito de sanidad naval participa el teniente de fragata Dr. Juan E. Verdesoto quien sirve en el fuerte de Punta de Piedra, el mismo oficial en 1912 es trasbordado al cazatorpedero "Libertador Bolívar" con el grado de capitán de corbeta y con el cargo de cirujano mayor de la Armada, participa también en la campaña de Esmeraldas a bordo de la lancha "Cisne".

Es recién en el Gobierno del Gral. Leonidas Plaza Gutierrez en que se nota acción para reconstruir la Marina, a efecto de contratar a una misión naval de la República de Chile, la misma que permanece hasta 1913 justo antes de la campaña de Esmeraldas, donde la Armada da su exámen demostrando un alto grado de profesionalismo, acción que sirvió para que la Marina recobre su identidad. Es de recordar que bajo la dirección y profesorado de la misión chilena se forman nuevos oficiales en las escuelas

navales del B/E "Marañon" y en la ciudad de Quito, así como de tripulantes en el "Libertador Bolívar" y en la "Escuela de Minas y Torpedos" en el fuerte de Punta de Piedra. Como hecho de sanidad naval a mencionar es que en el año de 1906 el cónsul del Ecuador en Valparaíso contrató al médico francés Dr. José Payesse Gault, por el tiempo de un año y con el grado de teniente de fragata-MD, para que sirva a la Armada ecuatoriana como cirujano del buque "Marañon", el mencionado médico ejerció su profesión en la Marina y en el Ejército siendo director del Hospital Militar en 1908, hizo familia y vivió en Guayaquil hasta su muerte.

Para el 09 de julio de 1925 la "Liga" de militares jóvenes provoca la revolución Juliana, donde se producen cambios en la mentalidad de los jefes de la Armada y del Ejército, verdaderamente se transforma en profesión la actividad militar, con régimen académico, jerarquías, ascensos y orgánico, alejándose de los cuartelazos y utilización de los políticos de turno.

Sin embargo a estas alturas prácticamente no hay buques, no hay fuerza naval, esta se mantiene gracias al espíritu y entrega de oficiales formados en la Escuela Naval a la modalidad chilena, espíritu que se robustece con el curso para guardiamarinas y aspirantes a ingenieros con profesorado nacional a bordo del "Cotopaxi", que ordena el presidente Dr. José Luis Tamayo el 5 de enero de 1924 por iniciativa e insistencia del ilustre señor capitán de navío Rafael Andrade Lalama ante el comandante general de Marina y jefe de la VI Zona Militar en Guayaquil, Crnl. Alfonso Darquea, es de anotar que entre los instructores participa el cirujano de la Armada Dr. Jorge Cornejo Campuzano, dictando la cátedra de Higiene Naval a los dos cursos.

Con la nueva generación de oficiales se inicia una respetuosa lucha contra los ministros de Guerra, Marina y Aviación, y los coroneles comandantes generales de Marina, por crear la Armada que defienda la soberanía marítima y no sea solo una transportadora de soldados, es de resaltar gratamente el nombre del Crnl. Telmo Paz y Miño que fue partícipe en aprobar la ley orgánica de la Marina de Guerra, que permite que el 1º de diciembre de 1927 se tenga un oficial naval como comandante general de Marina, a esa época denominado director general de la Armada, dignidad que es asumida por el señor capitán de fragata Juan Francisco Anda y

Maldonado, quien reorganiza la Armada y presenta un proyecto para financiar la adquisición de dos buques de guerra, el mismo que no prosperó.

Es de mencionar que el ministro de Defensa de 1938 Sr. Galo Plaza Lasso descuidó de tal manera a las Fuerzas Armadas y en especial a la Marina, que solo el amor de sus hombres hizo que continuaran asistiendo a las pocas unidades navales existentes, aun sin remuneración y a insignes casas comerciales de Guayaquil, como el almacén "Descalzi" que prestaron a buena cuenta las necesidades de implementos de los buques.

Así nos coje la guerra de 1941, con una invasión peruana facilitada por los malos gobiernos y pésimos funcionarios, por ello es que frente a las desastrosas consecuencias producto de la despreocupación por la defensa nacional, la propia sociedad civil obliga el apoyo gubernamental a las Fuerzas Armadas.

Por las circunstancias relatadas que atentaron contra la propia existencia del militar profesional, es difícil nominar acciones de sanidad naval, por lo que haré referencia a hechos consumados en el segundo tercio del siglo XX, cuando ya la Armada reestructurada y estable recoge en sus filas a médicos navales forjadores de la sanidad naval que hoy tenemos, por lo que pasaré a recordar cronológicamente sucesos que forjaron la sanidad naval de nuestro país:

1935: 10 oficiales entre ellos el cirujano mayor Dr. Leopoldo Avilés Robinson, junto a 25 tripulantes son designados para traer de EE. UU. el buque escuela "Presidente Alfaro". Posteriormente se nombra a los Drs. Agustín Cueva Tamariz y Mariano Peñaherrera Vergara como cirujanos del "Presidente Alfaro" y del cañonero "Cotopaxi" respectivamente, con las jerarquías de tenientes de fragata de sanidad.

1937: El capitán de corbeta-MD Dr. Juan F. Orellana es designado como cirujano del buque "Presidente Alfaro", luego se dirigen a Talcahuano-Chile para carenar el buque.

1938: 31 de marzo, bajo el Decreto Ley 1269 se crea el Servicio de Sanidad de la Fuerza Naval, con motivo de la creación de una contribución especial del 1% del sueldo de los militares para que funcione la consulta. La

Marina independiza su servicio médico del Ejército que hasta ese día otorgó el servicio en el Hospital Militar de Guayaquil, que para ese entonces estaba dirigido por el Dr. Orlando Vera de la fuerza terrestre, quien se traslada hasta una consulta ubicada en el actual Yacht Club Naval.

1941: La sanidad militar interviene en auxilio de los combatientes que hacían frente a la invasión peruana, nuestro Ejército la enfrenta en condiciones sumamente adversas a consecuencia de la política interna que utilizaban el apoyo militar para mantenerse en el poder, lejos de permitir su preparación ante la por décadas inminente invasión, programada por el permanente expansionismo peruano; la fuerza naval corrió heroica suerte con el cañonero "Calderón" y su comandante teniente de fragata Rafael Moran Valverde, quien contaba con el alférez de navío-MD Dr. Víctor Ludeña Ontaneda como cirujano, quien junto con el SGOS-SND Humberto Mazon V.(enfermero) y el MARO-SND Francisco Montoya Alava (farmacéutico) formaron el cuerpo de sanidad del cañonero "Calderón" que derrotó al destructor peruano "Almirante Villar" en el desigual combate naval de Jambelí. De igual manera el CBOP-SND Luis Alfredo Espinoza Ocampo, se desempeñó como enfermero del Aviso "Atahualpa", que protagonizó combates aeronavales con la fuerza aérea peruana, logrando en cuatro jornadas evadir el castigo y con fuego de artillería derribar uno de los aviones militares peruanos; los indicados miembros de la sanidad más tarde fueron reconocidos por el Congreso Nacional como héroes de la patria.

1942: Ingresa a la Armada con el grado de teniente de fragata el Dr.



Teniente de fragata-MD Dr. Arturo Bermúdez Bello

Arturo Bermúdez Bello, a quien se le asigna la función de cirujano mayor de la Armada, el equivalente a director de sanidad en actualidad. También se incorpora a la Armada el primer odontólogo naval al solicitar cambio de despachos a teniente de fragata-OD el teniente de sanidad de la fuerza terrestre Dr. Cesar Cabezas y Cabezas; estos profesionales médico y odontólogo realizan una extraordinaria labor en la naciente sanidad naval.

1944: La sociedad ecuatoriana ante el fracaso frente a la invasión del 41 reclama la reestructuración, equipamiento y fortalecimiento de las Fuerzas Armadas, se crean los institutos de perfeccionamiento de oficiales y de formación de voluntarios y sus equivalentes.

En la Armada, se producen vientos de independencia liderados por el insigne marino señor capitán de fragata Cesar Endara Peñaherrera. En el área de la salud el cirujano mayor de la Armada, teniente de fragata-MD Dr. Arturo Bermudes Bello, logra con apoyo de la superioridad naval navalizar completamente el servicio médico, independizando las atenciones ambulatorias con respecto al Ejército. De igual manera le es asignada la responsabilidad de organizar los servicios de sanidad, para ello alquila en Guayaquil un local en las calles Sargento Vargas y avenida Olmedo, dotándolo de laboratorio clínico, gabinete dental, farmacia y consultorios, además para las unidades operativas estructuró "enfermerías" bien equipadas en las unidades a flote.

1948: La atención médica ambulatoria en la Armada pasa a ser otorgada en una casa expropiada al expresidente Dr. Carlos Alberto Arroyo del Río, ubicada en las calles Panamá y Tomás Martínez. Para otorgar consulta médica y cumplir turnos rotativos en las unidades a flote, en razón de que la política del mando era que ninguna unidad debía cumplir operaciones fuera de la bahía sin médico, se forma el denominado "Cuerpo de Médicos" con los tenientes de fragata Drs. Jorge Fajardo Castillo, Víctor Rosero, Eduardo Guerrero Varillas y Carlos Ayala Cabanilla, este último notable psiquiatra, ministro de Previsión Social y Trabajo, creador del Código del Trabajo, de ilustre recordación no solo en la sanidad naval, sino en la medicina nacional.

En aquel año entra en funcionamiento en Salinas la Escuela Naval Militar que antecede a la Escuela Superior Naval, así como el Centro de Formación de Tripulantes, para lo que se dota en la base naval de un

dispensario médico-odontológico, de igual manera se creó el servicio de atención médica para la Escuela de Carpinteros Navales en la ciudad de Esmeraldas.

1949: Se otorga importancia a la provisión de medicamentos, creandose JACE o Junta Administradora de Consulta Externa, la misma que funciona con el 1% de descuento a oficiales y tropa, así como de un presupuesto adicional del Ministerio de Defensa.

1950: Se inaugura en Guayaquil en las calles 9 de Octubre y José Mascote el "Dispensario Médico Naval", una confortable unidad de salud que cuenta con un moderno equipamiento médico y dental, se empieza a atender emergencias y el servicio de farmacia, rayos X y laboratorio clínico funciona las 24 horas; es designado como director el teniente de fragata-MD Dr. Jorge Fajardo Castillo.

1951: Con fecha 1º. de enero se acoge al retiro el Dr. Arturo Bermudes Bello de grata recordación para la sanidad naval ecuatoriana, toma la posta como cirujano mayor de la Armada otro gran médico naval, el teniente de fragata médico Dr. Jorge Fajardo Castillo, quien promueve la capacitación y especialización de los médicos navales.

1952: Se hace extensiva la atención médica al personal en servicio pasivo, con Decreto Legislativo del 7 de noviembre, publicado en el Registro Oficial 091 del 18 de diciembre de dicho año, el que establece el 1% de descuento de sus pensiones, esto facilita la implementación de especialidades médicas para la atención en el dispensario de 9 de Octubre y José Mascote.

1958: Por disposición de la superioridad naval a consecuencia de haber solicitado su retiro el Dr. Jorge Fajardo Castillo asume la función de cirujano mayor y director del Centro Médico Naval, el teniente de fragata-MD Dr. Gustavo Arosemena Monroy, eminente traumatólogo, quien cuatro años antes había regresado de EE. UU., haciendo la especialidad. El mencionado galeno posteriormente fue designado por su hermano el presidente Carlos Julio Arosemena como ministro de Defensa sin que lograra posesionarse; por su labor médica es de grata recordación en la medicina naval y nacional.



Capitán de fragata-MD Dr. Gabriel Panchana
Cucalón

1962: Se reorganiza la sanidad naval, se establece la división de funciones médicas entre la prevención y la curación, para la parte preventiva se crea la Dirección de Sanidad cubriendo el ámbito nacional y se inaugura en Guayaquil próximo a la Primera Zona Naval, en las calles Chile y García Goyena, en el mes de enero, el "Centro Medico Naval". Como primer director de sanidad se designa al señor capitán de corbeta-MD Dr. Gustavo Arosemena Monroy y como director del Centro Medico al señor capitán de fragata-MD Dr. Gabriel Panchana Cucalón, quien había realizado curso de especialidad en dirección de hospitales en Estados Unidos, el mismo que es apoyado por el señor comandante general de Marina de la época contralmirante Carlos Monteverde Granados modernizándose el equipamiento del Centro medico, al siguiente

año el Dr. Panchana es designado director de sanidad y como director del Centro Medico Naval es designado el señor capitán de corbeta-MD Dr. Roberto Davila Villegas, quienes impulsan la realización de los cursos de enfermeros navales para tripulantes de sanidad.

1963: En México y Argentina participa en representación de la Armada ecuatoriana el señor capitán de fragata-MD Dr. Gabriel Panchana Cucalón en la II y III convención de jefes de sanidad de las armadas del continente, producto de estas reuniones se aplica la ficha medica-dental unificada como requisito de ingreso y permanencia en la fuerza naval.

1966: La sanidad naval entra en el contexto de la organización de la institución, por gestión del señor capitán de corbeta Dr. Galo Reyes Torres director de sanidad de la Armada. En el mes de mayo se realiza el primer

"Curso de Militarización" en la Escuela Naval Militar de Salinas para aspirantes a oficiales de servicios médicos y odontólogos, con lo que se acaba la época de asimilados y los profesionales de la sanidad naval se militarizan, entran en orgánico y se establece una carrera con jerarquías y cargos.

1968: Producto del desarrollo institucional y con la visión de futuro de la superioridad naval, en el mes de julio, siendo comandante general de Marina el señor contralmirante Gonzalo Calderón Noriega y director de sanidad el señor capitán de corbeta médico Raúl Ycaza Gómez, se pone la primera piedra del "Policlínico Naval" en la Base Naval de Guayaquil.

1974: Con fecha 25 de julio, se inaugura el "Policlínico Naval" en la Base Naval Sur, siendo director de sanidad el señor capitán de corbeta-MD José María Ochoa Vivar, sin embargo a corto tiempo el policlínico se torna estrecho y se decide a construir adosado al policlínico una edificación vertical de siete pisos con planificación para un hospital general, con proyección a 150 camas, así también se inicia la adquisición del equipamiento e instrumental del futuro hospital.

1977: La Armada moderniza las instalaciones en la IV Zona Naval de esa época gracias a la visión del señor contralmirante Napoleón Cabezas Montalvo construyendo un partenón y aumentando su presencia en la región oriental, como jefe del Departamento de Sanidad se desempeñaba el señor teniente de fragata-MD Mauro Larrea Santamaría, la gran edificación posteriormente fue cedido al B-19 Napo de la fuerza terrestre.

En este año ingresa al curso de militarización en la Escuela Superior Naval el primer contingente femenino de sanidad a nivel oficialidad, lográndose graduar como teniente de fragata-OD la Dra. Aracelly Yáñez Guerrero, quien realizó una excelente labor como odontopediatra, llegando alcanzar la jerarquía de capitán de navío a su retiro.

1978: Con miras a inaugurar el hospital naval la Armada acoge por primera vez a un grupo de 42 profesionales, entre ellos 21 de sanidad entre médicos y odontólogos, conformando la promoción 12 de especialistas de la fuerza naval, a la que como tal le cupo el honor de iniciar las labores y

jefaturas en las diferentes especialidades de lo que hoy es el Hospital Naval de Guayaquil, a la que se pertenece el autor de esta investigación quien fue su primer jefe de emergencias y de neurología.

1981: La sanidad militar interviene en el conflicto de la cordillera del Condor, las fuerzas naval y aérea permanecen en alistamiento, el conflicto es prioritariamente terrestre, de esta acción de guerra se extraen vastas experiencias en el campo de la salud militar.

1983: 11 de noviembre y bajo el comando general de la Armada del señor almirante Mario Jaramillo Del Castillo y siendo director de sanidad el señor capitán de navío-EMS Dr. Jorge Rodríguez Cruz, se funda el "Hospital Naval de Guayaquil", siendo su primer director el señor capitán de navío-EM Fausto Torres Palacios, para ello se cuenta con el asesoramiento de la compañía norteamericana Smith Garden Ericsson para su organización y funcionamiento. Al inaugurarse participa el administrador de hospitales norteamericano capitán de corbeta Jesús Vasquez.



Hospital naval por 1987

1992: La Base Naval de Salinas sufre una gran transformación, se edifica gracias a la visión de los señores almirantes Hugo Unda Aguirre y Germán Yépez Espinoza la moderna Escuela Superior Naval "Comandante Rafael Moran Valverde", así como las modernas y amplias instalaciones del "Centro Médico Naval de Salinas" que ofrece consulta externa medico-odontológica, con apoyo de enfermería, RX, laboratorio clínico y fisioterapia; se designa como su director al señor capitán de corbeta-MD Dr. José Vasquez Lazo.

En el mismo año la Dirección de Sanidad siendo sensible con el crecimiento de la población naval, en especial hacia el sur de la ciudad de Guayaquil, logra de la Dirección de Vivienda de la Armada obtener un local para atención médica en el complejo residencial naval "El Limonar", así en el mes de junio inicia sus labores de atención médica, de farmacia y laboratorio clínico el "Centro Médico Naval El Limonar", siendo designado como su director el señor capitán de corbeta-MD Dr. Antonio Espin Flores.

Con fecha 07 de agosto de 1992, siendo ministro de Defensa el señor general José Gallardo Roman durante el Gobierno del Dr. Rodrigo Borja Cevallos, mediante Decreto publicado en el Registro Oficial 995 se crea el Instituto de Seguridad Social de las Fuerzas Armadas, se legaliza la atención médica mediante los seguros de, enfermedad y maternidad, de accidentes profesionales, de invalidez, así como el reglamento del sistema auxiliar de salud, que permitieron la vigencia de atención médica integral, hospitalización, consulta externa, servicio obstétrico, ortesis, prótesis y rehabilitación, servicio farmacológico, y estudios de auxiliares para el diagnóstico y tratamiento, estando por crearse el seguro para el servicio odontológico.

En el mismo año y producto de la evolución de la Armada, la Base Naval Norte se convierte en una base educativa donde se albergan la Dirección de Educación, la Academia de Guerra Naval, el Liceo Naval, el Centro Tecnológico Naval entre otros repartos, haciéndose necesaria una infraestructura sanitaria amplia y bien equipada para la atención médica de los alumnos y personal de planta, por lo que se procede a remodelar el antiguo canchón Charlie-Delta de la antigua Escuela Superior Naval, se lo equipa y se lo inaugura, proveyendo atención médica-odontológica con apoyo de enfermería, laboratorio clínico, RX y fisioterapia; se designa como su director al señor capitán de corbeta-MD Hector Villagomez Torres.

1994: En la provincia insular de Galápagos se crea con fecha 16 de marzo de 1927 la Capitanía del Puerto Baquerizo Moreno, la misma que entra en actividad el 10 de agosto del mismo año, se conoce que el señor teniente de fragata-MD de origen francés Dr. José Payesse Gault contratado para que sirva a la Armada ecuatoriana como cirujano del "Marañon" permaneció en Galápagos convirtiéndose en el primer médico que prestó sus servicios en el dispensario médico de la futura Segunda Zona Naval en el edificio comando; para 1941 consta como médico el señor teniente de fragata-MD Dr. Olmedo Serrano M. y es nombrado con el sueldo mensual de 400,00 sucres como dentista el judío-alemán Dr. Jermin Silverstein Wrowka; la dependencia del dispensario médico permaneció hasta 1993 en que en el ya Comando de Operaciones Navales Insular se edificó una funcional dependencia para que funcione como Centro de Salud Naval de Coopin", el mismo que fue inaugurado el 12 de julio de 1994 bajo el comando del señor capitán de fragata-EM Guido Rivadeneira Espin, habiendo sido designado para su dirección el señor teniente de fragata-MD Dr. Pablo Herrera Salazar.

1995: Durante el conflicto con el Perú, a partir de enero la sanidad naval interviene aportando apoyo logístico a las operaciones navales, la atención se centra en el combate del Cenepa donde gloriosamente nuestro Ejército vence al Ejército peruano, en dicha acción la sanidad militar tuvo destacada participación de apoyo logístico de servicio al combate, se rescata a los heridos con índice cero de mortalidad, algunos señores oficiales médicos fueron condecorados por méritos en el combate con la Cruz de Guerra, la superioridad reconoció que siempre en la línea de fuego junto a los combatientes estuvo el personal de sanidad asistiendo y evacuando a los heridos; cabe resaltar como lección que en los diferentes combates con el Perú el permanente valor militar siempre se encontró menoscabado por una pobre logística generadora de fracasos en la historia bélica de nuestro país, su consideración y aporte en la guerra del Cenepa fue decisiva para la victoria, transformándose en testimonio de gloria.

2001: En Guayaquil se inaugura las nuevas y modernas instalaciones del "Centro de Salud del Cuerpo de Infantería de Marina" en la Base Naval de San Eduardo, la misma que cuenta con área de especialidades de consulta externa, área de observación con 06 camas, un quirófano, fisioterapia, terapia respiratoria, RX y laboratorio clínico; se designó como directora a la señora capitán de corbeta-MD Dra. Marisol Nicola Junco.

2002: En enero 27 en la ciudad de Esmeraldas en terrenos de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas adyacente al Comando de Operaciones Norte, cedidos en comodato a favor de la Armada del Ecuador, el señor contralmirante Renan Sánchez Coba comandante de Operaciones Navales Norte y el sucrito director de sanidad, proceden a colocar la primera piedra del futuro Hospital Naval de dicha ciudad, las direcciones de Sanidad y de Ingeniería Civil de la Armada con el apoyo de la compañía Hospiplan emprenden un esforzado trabajo contra el tiempo donde se procura su edificación, equipamiento y puesta en marcha de la majestuosa obra.

2003: Del 05 al 07 de noviembre en la ciudad de Guayaquil la Dirección de Sanidad de la Armada organiza con la presencia de profesores nacionales civiles y navales, así como de las Repúblicas de Argentina Chile, Venezuela y Colombia, el "Primer Congreso Internacional de Sanidad Naval", el mismo que aportó notables experiencias en el campo de la medicina preventiva, la odontología y en el campo médico y de enfermería en la especialidad de cirugía plástica.

El día 07 de noviembre durante la ceremonia de clausura del Congreso Internacional de Sanidad Naval el estandarte del Hospital Naval de Guayaquil recibe la condecoración "Al Mérito Científico Dr. Roberto Gilbert Elizalde" del Colegio de Médicos del Guayas, en reconocimiento a su notable aporte científico y asistencial a la comunidad durante sus veinte años de labores, la misma que es impuesta por su presidente el Sr. Dr. Julio Procel Aguiño.

En el mismo año con fecha 15 de noviembre la Sanidad Naval es invitada por la Organización Mundial de Sanidad Militar a participar en el Primer Congreso Latinoamericano de Sanidad Militar en la ciudad de Santiago de Chile, siendo representada por el suscrito, a la época director de sanidad y por los señores capitanes de fragata-CSM Dr. Byron Escobar Escobar y Dr. Rogelio Morales Cattani.

2004: El 06 de agosto siendo jefe del Comando Conjunto de las FF. AA. el señor vicealmirante Victor Hugo Rosero Barba y bajo el Comando General del señor vicealmirante Renan Sánchez Coba se inaugura el "Hospital Naval de Esmeraldas", obra de envergadura de la Armada en este siglo, gracias a la visión del señor almirante Fernando Donoso Morán, notable marino que transformó la Institución, reorganizándola y

modernizándola, además supo darle a la sanidad el carácter de estratégica, promoviendo en especial el equipamiento del Hospital Naval de Guayaquil, buscando transformarlo en un "hospital cinco estrellas" como era su ilusión; al señor capitán de navío-CSM Dr. Raúl Chimbo Pazmiño se lo designa como su primer director.

Es de importancia resaltar que al momento el sistema de sanidad naval atiende a 50.000 beneficiarios asentados en la región costa, correspondiendo al 25% de las 718.086 atenciones de beneficiarios militares que proporcionó el sistema de sanidad militar durante el año 2003, para lo que cuenta con 671 servidores de la salud, de los cuales 130 son médicos, 32 odontólogos, 66 enfermeras, 284 paramédicos entre auxiliares de enfermería, tecnólogos y técnicos de sanidad, y 159 empleados administrativos, el sistema esta compuesto por tres niveles de complejidad, en su infraestructura cuenta con 16 unidades de salud de primer nivel, un hospital general de segundo nivel y un hospital de especialidades de tercer nivel, liderados y dirigidos por 134 oficiales de sanidad, quienes cumpliendo con los requisitos de selección física, psicológica y académica, asumen la responsabilidad de otorgar salud en tiempo de paz como de guerra, poniendo permanentemente en evidencia sus sólidos valores morales y éticos, así como su aptitud para desenvolverse en una vida turbulenta, llena de imprevistos, siempre preparado para trabajar cuando los demás laboran y aun cuando los demás descansan, bajo una sola guía, la de servir al dolido, y de respetar la doctrina hipocrática de curar, remediar y consolar siempre.

BIBLIOGRAFÍA:

Cabezas y Cabezas Cesar, Dr.- La Armada que yo viví y algo más, primera edición, año 1991, INHIMA, Guayaquil-Ecuador.

Corredores Francisco Germán, TCNL-SP.- ISSFA, Una realidad militar, primera edición, año 2004, Quito-Ecuador.

Monteverde Granados Carlos, CALM-SP.- Historia Marítima del Ecuador, tomo XII, época contemporánea, INHIMA2003, Guayaquil-Ecuador.

Sánchez Bravo Mariano, CPFGE-SP.- Protagonistas en el mar. Primera edición, año 1994, Guayaquil-Ecuador.

Sánchez Bravo Mariano, CPFGE-SP.- Abdón Calderón, su destino de gloria. Primera edición, año 2001, Guayaquil-Ecuador.

LA VARADA DE LA FRAGATA "ADELA" PRIMERA NAVE ECUATORIANA QUE ENARBOLÓ EL PABELLÓN NACIONAL EN EL MEDITERRÁNEO

Lcda. Yenny J. Cordero Aroca
Fundación "Casa de don Vicente Rocafuerte"

Don Manuel Antonio de Luzarraga, prócer de la independencia, propietario de la goleta *Alcance*, nave que prestó importantes servicios en la independencia siendo la primera que enarbó el pabellón de octubre en aguas extranjeras, llevó al Callao el 31 de octubre de 1820 el mensaje de que Guayaquil ya era independiente y libre contribuyendo enormemente a su nueva patria con entusiasmo, entrega y patriotismo.

Como próspero comerciante ya había consolidado su fortuna y prestigio nacional e internacional, poseía su propia flota naviera en los astilleros locales, entre ellas *Perseverancia*, *Rosario*, *Panchita*, *Cuatro Hermanas*, *Teodoro*, y otras de menor tamaño destacándose el *Rocafuerte* cuyo capitán era Joaquín Luzarraga pariente de don Manuel que recorría las costas del Pacífico desde Acapulco hasta Valparaíso que "era el mejor y

más velero".¹ Pero ahora se le ocurrió equipar a todo costo la fragata norteamericana *Wareham* bautizada *Adela* nave de tres palos y 3.000 toneladas construida en 1821 en Massachussets, Estados Unidos de Norte América y tenía 113' 9" de eslora, 27' 9 1/2 de manga, 14' de puntal de bodega, 6' de puntal de entrepuente y 424 toneladas de desplazamiento², que lleva el nombre de la primera hija de don Manuel Antonio Luzarraga y doña Francisca Rico Rocafuerte, la pone al mando de Mathew Palmer Game, nacido en Filadelfia, quien llegó a nuestra ciudad como 2º oficial de la corbeta de guerra *Colombia* y se radicó en Guayaquil, después de dos años desempeñando ese cargo renunció para trabajar con la empresa naviera de Luzarraga como capitán de la *Adela*, en ella realizó varios viajes a Europa.³



Manuel Antonio de Luzarraga próspero
empresario naviero propietario
de la fragata "Adela"

Los barcos de Luzarraga entre ellos el *Ciudad de Bilbao* y *Ciudad de Guayaquil* grandes veleros también llegaron a Europa "fueron ellos los que ondearon la bandera patria por primera vez en los puertos del Viejo Mundo"⁴, pero la pionera sería la *Adela* en llegar a España con cargamento, así se refiere el nuevo gobernador Rocafuerte que anuncia su partida para abril de 1839 llevando encargos para el representante diplomático ecuatoriano que realizaba las primeras gestiones para el reconocimiento del Ecuador por parte de España que tanto Rocafuerte como

¹ Estrada Ycaza, Julio: El puerto de Guayaquil. Crónica portuaria, BCE, 1990 p. 229

² El Correo Semanal, Guayaquil 11 de octubre de 1842

³ Estrada Ycaza, Julio: El puerto de Guayaquil. Crónica portuaria, BCE, 1990 p. 236

⁴ Chávez González Rodrigo: "La bandera ecuatoriana en los puertos europeos", diario El Universo, 12 de marzo de 1960 ? aunque citado por J. Estrada pero no coincide el dato.

Luzarraga eran sus principales impulsores⁵ y además las negociaciones de la deuda con Inglaterra: "*La Whareham saldrá el 10 de los corrientes y llevará a Europa la correspondencia de Gual...*"⁶ y confirma que la nave elevará anclas para el 11 de abril: "*La fragata de Luzarraga saldrá mañana y llevará la correspondencia de Gual, y la de Lorenzana*".⁷

Luzarraga embarca a sus dos hijos mayores con destino a un colegio español o francés, por la vía de cabo de Hornos hacia Europa: "*Los dos jóvenes Luzarraga, Francisco Ycaza, Simón Vivero, Juan Rodrigo entre otros han salido para Francia...Sensibles es su separación, pero es la única esperanza de tener dentro de pocos años algunos jóvenes de provecho, y que neutralicen de algún modo la influencia casi general y pestífera de nuestra ignorancia y corrompida juventud, que no ha tenido más educación que en las pesebreras*"⁸ luego siguieron los otros, unos regresaron después educados a hacerse cargo de la famosa casa comercial, otros se quedaron y formaron familia en Europa. El gobernador Rocafuerte recalca en su discurso del 9 de octubre en la casa consistorial: "*La esperanza más grata de un provenir ilustrado y liberal, la libramos sobre el talento de catorce jóvenes de Guayaquil que están en París estudiando las ciencias exactas y su aplicación a las artes manufacturas. Ellos volverán al seno de sus familias con nuevas ideas, nuevas costumbres, y nuevo ardor al trabajo...*"⁹; cargada totalmente de cacao selecto la barca manda esa fortuna en regalo y homenaje a su señor padre, así como en prueba palpable y en aras de reconciliación, cuando España misma ya se inclinaba a ella por anchas ostensibles. Otra vez a Luzarraga le correspondió que una de sus naves sea la primera en lucir el pabellón nacional en puerto europeo. Nos narra Chávez Franco: "*Pero lo más significativo de este viaje es el que la barca "Adela" fue la primera que tuvo la audacia de llevar al tope, a las aguas de España, la linda y gloriosa bandera estrellada azul con blanco del 9 de Octubre. Se necesitaba audacia!...Eso le trajo a la "Adela" algunas*

⁵ Cordero Aroca, Alberto: Manuel Antonio de Luzarraga inmigrante español en el comercio y la política del Ecuador, MRE, Quito, 2001, p. 241

⁶ Rocafuerte a Flores Guayaquil 3 de abril de 1839, Epistolario II, p. 411

⁷ Rocafuerte a Flores, Guayaquil 10 de abril de 1839, Epistolario, II, p. 414

⁸ Olmedo a Flores, Guayaquil 17 de abril de 1839, Correspondencia de Olmedo, p. 360

⁹ Discurso de Rocafuerte pronunciado en los exámenes del colegio de niñas de Guayaquil 9 de octubre de 1841, publicado en el Correo Semanal, No 3, 17 de octubre de 1841.

*dificultades en la recepción, pues la bandera era desconocida y no estaba, naturalmente, en los códigos de señales ni insignias marítimas."*¹⁰

La fragata de Luzarraga continuaba sus rutas comerciales en Europa y facilitó la provisión de materiales así comenta el gobernador: *"La fragata de Luzarraga la Whareham llegó ayer de Cádiz, ha traído 800 uniformes completos y magníficos, un instrumental que tiene 39 instrumentos de primer orden, y también tenemos unos hermosísimos uniformes para dos bandas de músicos,"*¹¹ Roca fuerte se aprestaba a organizar la fuerzas

militares para la defensa de la plaza ante la amenaza de posible guerra con los vecinos, pero el navío seguía su usual actividad: *"La fragata de Luzarraga saldrá en estos días para Europa, y estará de regreso dentro de 14 meses"*.¹²



Adela hija mayor de Manuel A. de Luzarraga y Francisca Rico Roca fuerte, nació en Guayaquil, casó con el español Manuel de Thomassa, con sucesión.

Roca fuerte en sus comentarios a Flores en octubre de 1842 nos da a conocer por menores del último arribo de la fragata *Adela* y las costumbres de los buques en sus viajes transatlánticos: *"La fragata de Luzarraga "Adela", que es nacional y trae de Cádiz un cargamento en derechura para este puerto, tocó en Valparaíso para tomar lenguas, y saber si el puerto nuestro estaba bloqueado por los peruanos; nada descargó, no abrió sus escotillas, ni hizo negocio alguno, la recalada en Valparaíso no debe pues perjudicarle en nada, ni alterar la condición de que el buque venga en derechura con su cargamento de un puerto de Europa al*

¹⁰ Chávez Franco, Modesto: Crónica de Guayaquil. "Un prócer de fuste, fuera del fuste", Revista Municipal, No 26, octubre de 1928, p. 20

¹¹ Roca fuerte a Flores, Guayaquil 2 de septiembre de 1840, Epistolario, II, p. 611

¹² Roca fuerte a Flores Guayaquil 2 de junio de 1841, Epistolario, II, p. 662

río de Guayaquil. Esto mismo sucede con todos los buques que hacen viajes muy largos, regularmente recalán a un puerto inmediato al que se dirigen para saber los precios, informarse del estado de salubridad. Si hay que guardar cuarentena o no, si hay peligro de corsarios, de piratas y de otros mil accidentes, que es preciso evitar para asegurar la propiedad. Todos los buques que van de New York a Constantinopla, Odesa, y demás puertos del Mediterráneo, recalán en Liorna para tomar lenguas, esto es lo que observé cuando estuve en ese puerto, y la práctica general que se observa en el mundo mercantil. Mas entre nosotros los empleados tienen almitas de mosquito, que todo temen, menos entrar en intrigas lucrativas, no tienen bastante firmeza para decidir ninguna cuestión, y ésta que es muy sencilla se eleva a la aprobación del Gobierno porque así lo desea el administrador de la aduana y porque yo no puedo decidir nada en este caso, por ser Luzarraga mi pariente."¹³

La fragata hacía sus frecuentes recorridos trayendo y llevando mercancías pero en el último viaje procedente de Europa, pues había zarpado de Cádiz en mayo de 1842, cursó por la vía del estrecho de Magallanes hacia el Pacífico y al llegar al golfo de Guayaquil la *Adela* naufragó en el bajo de Mala, cerca del puerto de Puná en la mañana del 1º de septiembre, quedando la embarcación varada en un banco de arena, se tuvo que buscar ayuda y fue el vapor *Guayas* que participó en el salvamento de la fragata, la operación se demoró 3 días y la *Adela* salió fuertemente averiada, apareció una publicación en el *Correo Semanal de Guayaquil* del 11 de septiembre de 1842, con el título de "*Barada de la Fragata Adela*":

"A las 10 y media de la mañana del día 1º del corriente varó la fragata ecuatoriana Adela, en un bajo desconocido en las inmediaciones del pueblo de Puná, navegando con poco viento y marea creciente: su capitán bien conocido en esta costa y bastante práctico en la entrada de esta ría en más de diez años que ha navegado entrando y saliendo en el, se consideró libre de todo peligro, después que había pasado en las inmediaciones del bajo de Mala, y derrepente se halló varado del modo más sorprendente, cuando esperaba al práctico para el que había mandado anticipadamente su bote. En este momento le demoraba la Punta Mandinga al N.30 O., y la Punta Española al S. 355 SO., y se hallaba a distancia de una media milla de la playa más inmediata,

¹³ Rocafuerte a Flores, Guayaquil 12 de octubre de 1842, Epistolario, II, p. 819

cuando por el plano del depósito hidrográfico de Madrid, publicado en 1825, debía haber 7 brasas de agua, fondo lama. La corriente le recostó tanto sobre este pequeño banco de arena que no fue posible sacarlo, a pesar de los mayores esfuerzos que hizo con los auxilios de gente que inmediatamente se le llevaron de Puná, y fue el vapor Guayas transportes y otros auxilios para que a los tres días se sacase a flote la fragata, después de alijada de una parte de su carga que aunque hasta la presente no resulta mayor avería en ella, el caso del buque ha sufrido mucho en las 32 horas que se conservó sobre el banco por 9 pies de desnivel que tenía en su fondo; pues cuando por el costado de estribor solo tenía 5 pies de agua en bajamar, por el de babor había 13 a 14; y si no hubiera sido por la fortaleza del buque y la prontitud de toda clase de socorros que se le mandaron de esta ciudad, sin duda alguna se habría perdido del todo el buque y averiado su cargamento. En este bajo sufrió igual desgracia la fragata francesa Lydie, en el mes de diciembre próximo pasado, y es sensible que no se hubiese publicado esta noticia, para que llegase a noticia de todos los que navegan a este puerto, aunque para el capitán Game, en esta ocasión de nada le hubiera servido, porque no tenía tiempo para que lo hubiera sabido, habiéndose hecho a la vela de Cádiz, el 7 de mayo, del presente año.

*Comunicamos este accidente, para que, llegue a noticia de los capitanes y pilotos de buques, a quienes interese tener conocimiento del bajo expresado y encargamos a los periodistas del Perú, de Chile, y las demás repúblicas de América, copien este aviso para que lleguen más pronto a surtir el efecto que nos proponemos: evitar peligrosa los navegantes y pérdidas a los especuladores que no aseguran sus buques ni sus cargamentos, y a los mismos aseguradores que aseguran de todo riesgo, sin tener perfecta idea de todos los riesgos que hay en la navegación."*¹⁴

¹⁴ Correo Semanal, Guayaquil domingo 11 de septiembre de 1842, No 50

Don Manuel A. Luzarraga recibió el valor del seguro y los aseguradores procedieron a anunciar su remate el domingo 9 de octubre de mismo año que apareció en el periódico el *Correo de Guayaquil* No 54:

AVISOS

Se remata, con superior permiso, la Fragata ecuatoriana Adela, de 424 toneladas, que acaba de llegar de Londres y Cádiz, por cuenta de seguros, el día 25 del corriente á las 12 del día, en el almacén de la casa del señor Alejandro Auberto, y por consecuencia de las averías causadas en la varada que tuvo el día 1º de septiembre próximo pasado, en las inmediaciones del pueblo de la Puná cuyo inventario se publicará por separado.- El administrador del martillo .- E. J. Amador

Pero por la peste que azotó a Guayaquil en 1842 se suspendió el remate, al igual que todos los negocios de la ciudad. Al normalizarse las actividades en el puerto, se volvió anunciar el remate de la fragata *Adela*, se publicaron sucesivamente los anuncios dominicales en el *Correo* durante el 21, 28 de Mayo y 4 de junio de 1843:

Remate

Se rematará en esta ciudad el 30 de Julio de 1843, la Fragata ecuatoriana Adela, del porte de 424 toneladas, por cuanto de los aseguradores, de resultas de las averías causadas por la barada que tuvo el día 1º de setiembre de 1842 en el bajo de arena de las inmediaciones del pueblo de Puná. El inventario y enseres son los siguientes:

Casco del buque

El casco de esta fragata ha sido construido en el puerto de Wareham del Estado de Massachusset, en los Estados Unidos de Norte América, en el año de 1821, de roble vivo y Loust: se halla clavado y empernado de cobre desde la quilla hasta las cintas, y forrado en planchas de cobre de 24, 28 y 30 onzas por pie; y sus dimensiones son las siguientes:

(en medidas inglesas)

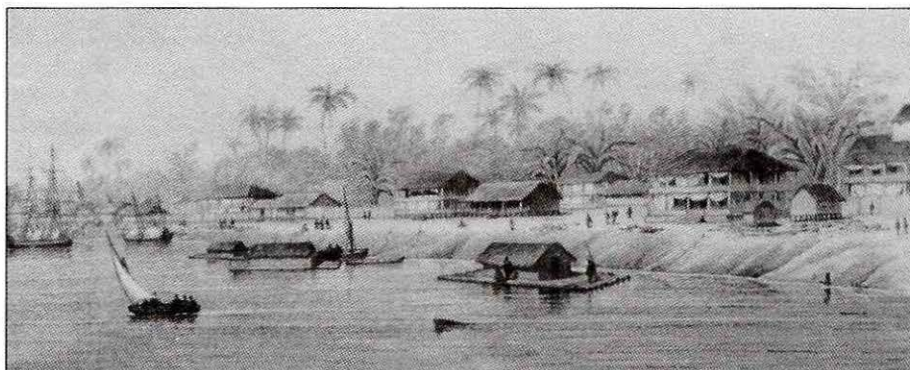
Eslora.....113 pies 9 pulgadas

Manga.....27 pies 9 1/2

<i>Punta de bodega.....</i>	<i>14</i>
<i>Id. de entrepuentes.....</i>	<i>6</i>

Útiles

Un molinete de patente, un cigüeñal doble para izar carga, un cabrestante con sombrero forrado en bronce, una rueda de timón montada en bronce, una cámara alta a la holandesa, que contienen el sitio de comer, con dos camarotes, cuatro pescantes de madera a popa, cuatro pescantes de fierro en los costados, una cámara dos con sus correspondientes aparejos para botes, una cámara baja guarnecida de caoba con cuatro catres, un camarote grande para el capitán, pañol de víveres, despensa, etc. una antecámara con cuatro catres pañol de velas &c.; un castillo ó rancho de proa con ocho catres, pañol de velas y otras de jarcia, chillera para pinturas y carbonera, un caramanchel de popa sobre cubierta con jardín y chillera dos anchos principales de veinte quintales; dos cadenas de ocho y medio pulgadas de diámetro y de cerca de cien brazas cada una, un calabrote de ciento veinte brazas, una boza de fierro, cuatro bozas de cabo, cinco ganchos para las cadenas, un pescador y parejo de gata, un gabinete, un montón de gata, un bombillo de proa con sus guarniciones correspondientes y de respeto dos bombas principales emplomadas con sus guarniciones correspondientes y de respeto, un sacanabo, dos escalas de costado, un par de candelabros de bronce para el portalón, un juego de guardamancebos, cuatro pasadores, veinte guardacabos de respeto, una tina de baldeo, seis baldes un fortín, un tonel de quinientos galones, una latía de bitácora, dos agujas de bitácora, un escandalio de mano con su sondalesa, un carretel con su corredera treinta y cinco roldanas de respeto, un fogón de fierro con su caja y útiles de cocina seis gamelas para comer la tripulación, una bandera nacional, una bandera pequeña de señal, un botiquín, un bote de veintiún pies de largo, otro de diez y seis, una caja de herramientas de carpintería, una mesa de cámara, un espejo, una alfombra, una carpeta para la mesa, platos y otros útiles de servicio de mesa.



Vista de Guayaquil en 1838

Arboladura

Un bauprés con sus correspondientes jarcias, un botalón de foques de pitifoques, tres palos mayores, tres masteleros de gabias, tres masteleros de juanetes, tres masteleros de sobres, tres bergas principales con sus troznas de fierro, tres bergas de gabias, tres bergas de alas, cuatro botalones de alas de helacho y gabia, dos botalones de arrastraderas, tres picos cangrejas, dos esnonos; todos se hallan con sus correspondientes jarcias pendientes y guarnidos de maniobras.

Velamen

Dos velas de trinquete, una mayor, dos belachos, dos gabias, dos sobremesanas, cuatro juanetes, tres sobrejuanetes, dos foques, dos trinquetillas, un pitifoque, dos cangrejas, una mesana, dos alas de gabia, dos arrastraderas, un toldo de alcázar y un toldo de bote.

Guayaquil y abril 24 de 1843

*M. P. Game, capitán de la fragata Adela
Es copia, Luzarraga ¹⁵*

¹⁵ El Correo, Guayaquil, domingo 28 de Mayo de 1843

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA:

Cordero Aroca, Alberto: Proclamas, discursos y mensajes de don Vicente Rocafuerte, Primer Presidente Constitucional de la República del Ecuador, homenaje al sesquicentenario del fallecimiento del ilustre mandatario 1847-1997, Revista Universidad de Guayaquil, edición especial, enero- junio de 1997

Cordero Aroca, Alberto: "Manuel Antonio de Luzarraga inmigrante español en el comercio y la política del Ecuador", Ecuador – España: Historia y perspectivas; Embajada de España y Ministerio de Relaciones Exteriores, Quito, 2001

El Correo Semanal, No 50, domingo 11 de septiembre de 1842, Guayaquil

El Correo, No 54, domingo 9 de octubre 1842, Guayaquil

El Correo Semanal, No 5, domingo 30 de noviembre de 1842, Guayaquil

El Correo, No 86, domingo 21 de mayo de 1843, Guayaquil

El Correo, No 87, domingo 28 de mayo de 1843, Guayaquil

El Correo, No 88, domingo 4 de junio de 1843, Guayaquil

Chávez Franco, Modesto: Crónica de Guayaquil. "Un prócer de fuste, fuera del fuste,"Revisa Municipal, No 26, Guayaquil octubre de 1928

Chávez Franco, Modesto: "La tragedia del Telica", Crónicas del Guayaquil Antiguo, 3era edición, Tomo II, p 241-244, Contribución Cultural de Compañías de Cervezas Nacionales C.A.,Guayaquil, 1998

Estrada Ycaza, Julio: El Puerto de Guayaquil. Crónica Portuaria, Archivo Histórico del Guayas, Centro de Investigación y Cultura, Banco Central del Ecuador, 1990, Guayaquil

Estrada Ycaza, Julio: El siglo de los vapores fluviales:1840-1940, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, 1992

Landázuri Camacho, Carlos, Vicente Rocafuerte, Epistolario, II, BCE, 1983

Villalba Freire, Jorge S.J.: Correspondencia de José Joaquín de Olmedo con el Gral. Juan José Flores, PUCE, Archivo J. J. Flores, Quito, 1999.

Documentos, Archivo Histórico, Biblioteca Municipal de Guayaquil

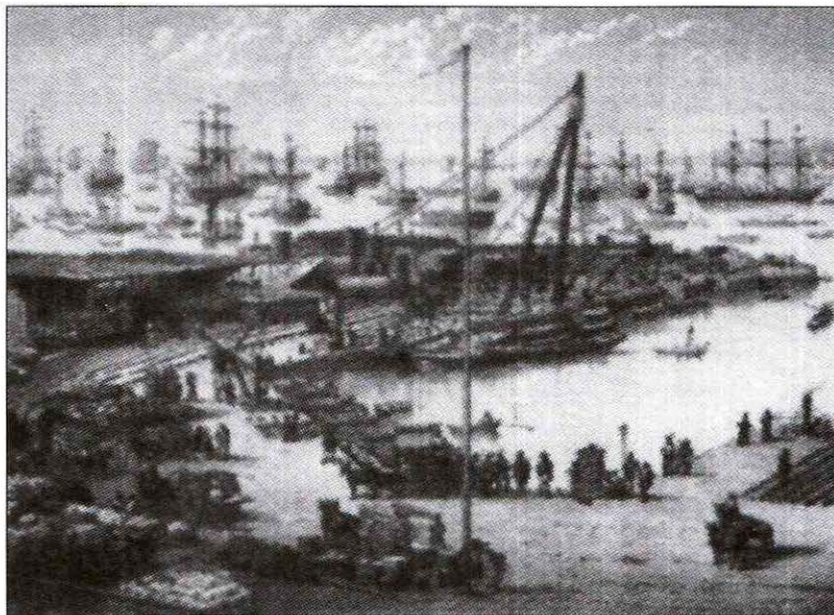
Documentos: Archivo-Biblioteca Fundación "Casa de don Vicente Rocafuerte", Guayaquil

**EL LITIS DE DON VICENTE ROCAFUERTE
CON LA COMANDANCIA GENERAL DE
MARINA PERUANA POR EL DECOMISO DE
UN CARGAMENTO DE TABACO QUE VENÍA
EN LA FRAGATA NORTEAMERICANA
"GENERAL BROWN"**

Dr. Alberto Cordero Aroca

Don Vicente Rocafuerte permanecía en los Estados Unidos cumpliendo una misión confidencial a favor de los mexicanos y otra financiera por encargo de la Gran Colombia, donde conoció a personalidades de la política, banqueros, comerciantes, empresarios y hombres de mundo como él; siempre emprendiendo en negocios y proyectos, atendió su misión patriótica primero tuvo la oportunidad de atender sus intereses comerciales como persona particular después, emprende en una negociación de tabacos y es así como comentaba que desde 1821: *"Las relaciones que con motivo de este empréstito con los primeros banqueros y ricos negociantes de Boston, de New York, Filadelfia y Baltimore me facilitaron hiciese una segunda expedición de tabacos y mandase al Callao un cargamento de 1.300 quintales de tabaco de La Habana; y 500 cajas de la Vuelta de Abajo, cuando este artículo estaba valiendo en Lima 144 pesos el quintal. Mis cálculos fueron acertados, pues llegaron felizmente los tabacos al Callao y en tiempo muy oportuno: lo que*

no pude prever fue que apresaran la fragata *Brown*, que los trajo, pues era un buque neutral que llevaba la bandera de Norte América, y el que fue decomisado porque se creyó traía sables, pertrechos y otros artículos de contrabando de guerra".¹



Rocafuerte exporta tabaco desde Cuba a Sudamerica

Efectivamente aprovechando el viaje de la fragata norteamericana *Brown*, en la ruta a Sudamérica envió una partida de tabacos, al llegar cerca del Callao, la embarcación fue capturada por la Armada peruana y todos sus cargamentos decomisados por creer que llevaba elementos bélicos de contrabando, por lo que Rocafuerte desde la fecha del suceso hizo las reclamaciones del caso al Gobierno del Perú por intermedio de sus representantes y consignatarios pero sin resultados, pues tuvo que ausentarse de América por tener que desempeñar sus funciones diplomáticas en Europa.

¹ Rocafuerte: A la Nación, Lima 1844

Luego de regreso a su patria natal desempeña la primera magistratura, gobernador de Guayaquil y legislador ante la Convención de 1843, luego en su exilio en el Perú recién reinicia su reclamo de indemnización ante este Gobierno: *"El Gobierno de los Estados Unidos ha insistido sobre la ilegalidad de este decomiso de la Brown, y el del Perú ha entrado últimamente en un convenio, por el cual se ha comprometido a indemnizar a los dueños del buque y demás interesados de N. América, con la suma de 300.000 pesos. ¿Con cuánta mayor razón que el Gobierno del Perú me haga la justicia de reconocer el valor de la propiedad que por equivocación me retuvo entonces? ¿Cuántos perjuicios me a causado la retención de este capital en el período de 20 años? Téngase en consideración también la pérdida que sufrí en la corbeta "Andes", alias "La Rosa", y se verá que mi entusiasmo por la Independencia me ha ocasionado arrestos, persecuciones y grave disminución de mi fortuna, mientras que los pérfidos especuladores de la Independencia como Flores, se han enriquecido a fuerza de charlatanismo, de intrigas, de bajezas y de crímenes."*²

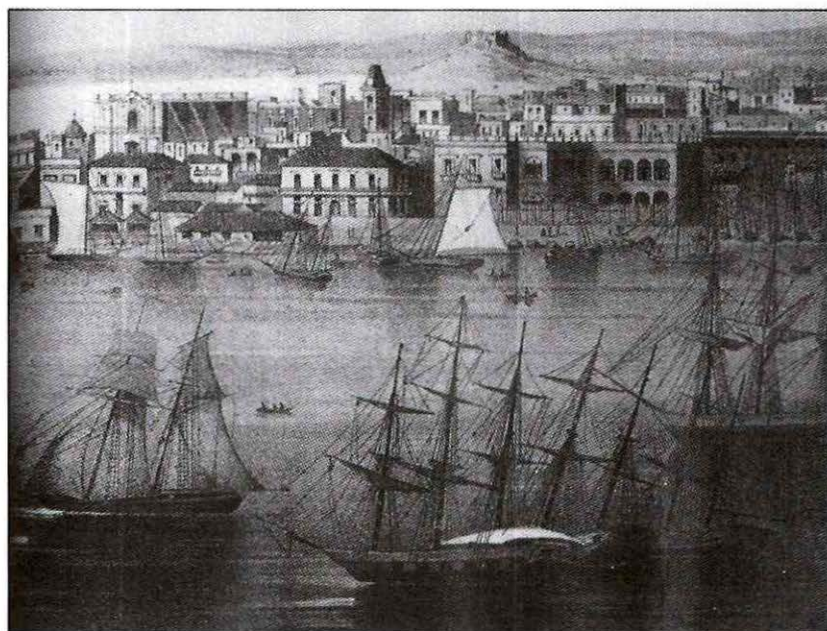
La carga de tabaco decomisado ascendía de acuerdo a la cotización de la época del embargo a más de 260.000 pesos que con el pasar de los años y sin contar con los intereses que debió generar se convirtió en una verdadera fortuna digna de reclamo, por lo que Rocafuerte en 1847 su última voluntad destinaría algunos miles de pesos para obras públicas del país y el fomento de la educación del recién creado colegio San Vicente del Guayas, como protector de la instrucción pública de su patria que lo fue.

Rocafuerte al ser nombrado encargado de negocios del Ecuador en el Perú desde 1845, insiste en su reclamos ante la Comandancia General de la Marina y Gobierno de esa República, trámite que se detiene por terminar su misión diplomática y tener que regresar al Ecuador para intervenir como diputado que había sido electo para la Convección Nacional reunida en Cuenca y donde llegó ser presidente de ella, que una vez clausurada sus deliberaciones en febrero de 1846, permaneció poco tiempo pues fue nuevamente designado para una segunda misión diplomática.

Igualmente trató de conseguir el apoyo de los Estados Unidos a través de sus representantes diplomáticos tanto en el Ecuador con los

² Rocafuerte: A la Nación, Lima 1844

cónsules en Guayaquil Seth Sweetser, Charles Luken ante los presidentes Andrew Jackson, Martín Van Buren, John Tyler y luego en el Perú con el cónsul James C. Pickett,³ y posteriormente con Stanhope Prevost cónsul acreditado en Lima y con sus relaciones fraternales con políticos, empresarios, banqueros y navieros en esa nación que los conoció en su estadía en los años veinte para que interpongan sus influencias ante el secretario de Estado James Buchanan y al presidente James Knox Polk con el objeto de obtener fuerza en su reclamo, no sabemos las respuestas a estas solicitudes pero el Gobierno norteamericano exigió al Perú el reconocimiento de la deuda para sus ciudadanos.



El cargamento de tabaco fue decomisado cerca del Callao

³ James C. Pickett, fue encargado de negocios de los Estados Unidos en la Confederación Perú-boliviana, el Gobierno norteamericano lo asigna ministro en misión temporalmente para negociar un tratado de amistad y comercio con el Ecuador por lo que tuvo que trasladarse desde Lima a Quito, fue recibido por el entonces presidente Rocafuerte en diciembre de 1838 después en la administración de Flores suscribió el nuevo tratado el 13 de junio de 1839; luego fue designado cónsul en el Perú para la época que el ex-mandatario vivió en el exilio en esa capital..

De regreso Rocafuerte al Perú en abril de 1846 retoma su pleito e inicia su reclamación ante el juez de Primera Instancia don Manuel Julio Rospigliosi, pero al tener que nuevamente volver a Quito para intervenir como senador en el Congreso en julio del mismo año tuvo que encargar la causa para que continúe la diligencia y otorgó poder a don Andrés Angulo procurador de la Corte Superior de Justicia para que en su nombre y representación intervenga en la litis que mantenía ante la marina peruana por el tabaco confiscado al navío *Brown* en forma ilegal y arbitraria.

Prueba de la disputa judicial entablada en Lima tenemos una nota remitida a él por James Pickett cónsul general de los Estados Unidos de Norteamérica que fue protocolizada y el otorgamiento del poder a su representante dado en Lima en julio de 1846:

"Baltazar Núñez del Prado, Escribano Público y del número de esta Capital, certifico: Que el Procurador D. Andrés Angulo a nombre del Sr. D. Vicente Rocafuerte, se presentó en el Juzgado de primera instancia del Sr. D. Manuel Julio Rospigliosi, acompañando una carta escrita en inglés, y su versión al idioma castellano, pidiendo su protocolización, y el Sr. Juez mandó se hiciera esta con las citaciones respectivas, siendo el tenor de aquellas, de la solicitud, auto y diligencias como sigue:-----

Doy fé que habiendo puesto de manifiesto la firma del documento de la buelta al Señor Cónsul D. J.C. Pickett me espuso ser la misma q' acostumbra hacer de su puño y letra y q' pr. tal la reconoce. Y parta q' conste y obre los efectos q' convengan pongo la presente legalización en Lima y Febrero veinte y uno de mil ochocientos cuarenta y cinco a pedimento de parte.- J.-C. Pickett.- Juan Cubillas.- Escribano Público y de Hacienda.-----

Legación de los Estados Unidos .- Lima, 15 de agosto de 1844.

Señor.- Tengo la honra de acusar el recibo de la nota de Vmd. de ayer, en la que me pide que le declare si una partida de tabacos de su propiedad fue comprendida en la indemnización que tiene que pagar a los Estados Unidos el Gobierno

Peruano, con motivo de la confiscación del navío "General Brown", a cuya pregunta tengo a bien contestarle, que como Representante de los EE. UU. no podía yo reclamar contra el Perú sino en favor de los ciudadanos de los mismos Estados, y yo no hice reclamo alguno: Por consiguiente, no se incluyó en el ajustamiento su reclamación de Vmd.. Lo que resultará, con evidencia, del reconocimiento que se haga del Convenio del 17 de Marzo de 1841, en cuyo preámbulo se manifiesta, con la mayor claridad, que los reclamos que se han ajustado concierne a ciudadanos de los Estados Unidos y a nadie más.-

Su muy obsecuente servidor.- J.C. Pickett.- S. D. Vicente Rocafuerte.- Traducción de Mata Linares.-----

Escrito.- Señor Juez de Primera Instancia.- Don Andrés Angulo Procurador del número de esta Ilustrísima Corte Superior de Justicia a nombre del señor D. Vicente Rocafuerte Cónsul General del Ecuador, en virtud de su poder que presento, para que se me devuelva quedando constancia, ante V.S. digo: Que deseando mi parte se protocola la nota del Señor Ministro de los Estados Unidos y su versión que corre a fojas ocho y fojas nueve del expediente que en debida forma acompaño, se ha de servir V.S. ordenar se desglosen estas y se protocolen en el registro del presente escribano, devolviéndoseme el expediente y dándoseme de dicha nota los testimonios que necesitare. Al efecto. A.V.S. suplico: se sirva proveer y mandar como solicito en justicia juro etc.- Lima Julio dos de mil ochocientos cuarenta y seis.- Andrés Angulo.-----

Decreto: Lima Julio dos de mil ochocientos cuarenta y seis,. Como se pida, con citación del Agente Fiscal y del Síndico Procurador General, devolviéndose el poder quedando certificado, igualmente que copia de la nota desglosada en el expediente exhibido que se devolverá.- Rospigliosi. Ante mí Baltazar Núñez del Prado.-----

Notificación.- En el mismo día hice saber el decreto de la vuelta a D. Andrés Angulo Procurador, doy fé.- Angulo.- Núñez.-----

Otra.- Seguidamente hice otra al D.D. Miguel Tudela Agente Fiscal de esta Corte, y rubricó doy fé.- Una rúbrica.- Nuñez.-----

Otra.- Así mismo hice otra a D. Manuel Carmelino Síndico Procurador General de la Ciudad y rubricó, doy fé.- Una rúbrica.- Núñez.-----

Poder.- Sea notorio como yo Don Vicente Rocafuerte, Encargado de Negocios de la República del Ecuador, otorgo que doy mi poder bastante necesario en derecho a don Andrés Angulo, Procurador de esta Ilustrísima Corte Superior de Justicia, para que en a mi nombre y representando mi propia persona, acciones y derechos me ayude y defienda en todos mis pleitos, causas, y negocios cuantos al presente tengo y en adelante tuviere contra cualesquiera persona y sus bienes y los tales contra mi y los míos así demandando como defendiendo, con tal que no responda a nueva demanda que se me ponga sin que primero se me notifique en persona ya sea en mis asuntos propios, ó en el de la misión que ejerzo a nombre de mi República; y constando de ello comparezca ante las Justicias y señores jueces de la República que con derecho deba, y presente demandas, respuestas, pedimentos y defensas; con facultad de probar, jurar, recusar, apelar, suplicar decir de nulidad para ante la Excelentísima Corte Superior de Justicia, sacar censurar, presentar escritos, escrituras, testimonios y papeles, pida términos, haga pruebas, y practique todas las demás diligencias judiciales y extrajudiciales que convengan hasta la conclusión de dichos pleitos. Que el poder que por derecho se requiere, ese le doy y confiero con libre y general administración en cuanto a lo referido, con facultad de que lo pueda sustituir en quien y las veces que le pareciere, revoque unos sustitutos y nombre otros nuevos que a todos relevo de costas en legal forma a cuya firmeza y cumplimiento me obligo según derecho.- Que es hecho en Lima y Junio veinte y seis de mil ochocientos cuarenta y seis.- Y el señor otorgante a quien yo el presente Escribano, conozco de que doy fé, así lo dijo y firmó siendo testigos Don José Marcos Guillen, Don Manuel Velarde y Don Pedro Cubillas.- Vicente Rocafuerte.- Ante mi José Felles, Escribano del Estado y Público.- Un signo.- Pasó

ante mi y en fé de ello lo signó y firmó el día de su otorgamiento.- José Felles.-----

Es conforme con el poder presentado que devolví al interesado en cumplimiento de lo mandado.- Lima Julio tres de mil ochocientos cuarenta y seis.- Baltazar Nuñez del Prado.-----

Y en cumplimiento de lo mandado, protocolé y cosí en éste lugar de mi Registro dichas cartas y la solicitud relacionada.- Lima Julio tres de mil ochocientos cuarenta y seis.- Baltazar Nuñez del Prado, Escribano Público.-----

CONCUERDA.- con su original que corre a foja ciento sesenta del protocolo de instrumento público del Notario don Baltazar Nuñez del Prado, correspondiente al año de mil ochocientos cuarenta y seis, que se halla en esta oficina.- Y a pedido de parte se expide este testimonio en tres fojas útiles que previa confrontación de ley rúbrica, sella, signa y firma el Notario de esta oficina Doctor Luis F. Villarán, refrendado por el Director del Archivo del Perú, Doctor Eduardo Coz Sarria, en Lima a los siete días del mes de Agosto de mil novecientos cuarenta y seis".-⁴

Don Vicente Rocafuerte de regreso a Lima en su tercera misión diplomática, la larga travesía deterioró su salud gravemente y tuvo que al dictar su testamento el 21 de abril de 1847 ante mismo notario don Baltazar Nuñez del Prado y en presencia de testigos y familiares cercanos, en tres de sus cláusulas hace indicaciones expresas sobre el reclamo del cargamento de tabaco de la fragata *Brown* :

"Item: Declaro que tengo un litis ante la Comandancia General de la Marina de esta República del Perú sobre el valor de unos tabacos que condujo al Puerto del Callao la fragata norteamericana General Brown que fue decomisada con su cargamento y mando a mis albaceas que sigan este litis por todas sus instancias y trámites hasta conseguir el pago, pudiendo ocurrir

⁴ AH-FCVR: Testimonio de la escritura pública de protocolización de una carta del Sr. Dn. Vicente Rocafuerte, notario don Baltazar Nuñez del Prado, f. 160, Lima 1846. Este documento me fue facilitado por el Dr. Neptalí Zúñiga.

*en el particular por la justicia que me asiste, aun al Congreso Americano si llega a instalarse; lo que declaro así para que conste."*⁵

Pedro Carbo, secretario de la Legación ecuatoriana en Lima continuó la gestión iniciada por Rocafuerte luego de su fallecimiento con fecha 18 de junio de 1847 informaba al ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador:

Señor.

En el testamento que otorgó y firmó en esta Capital, el finado Señor Rocafuerte, el día 27 de Abril del presente año, se encuentra las dos cláusulas que a continuación traslado:

"Iten: Mando que cobrado que sea el valor de los tabacos decomisados en la fragata Brown de que habla una de las cláusulas antecedentes, se entreguen de esa suma tres mil pesos para que se destine a la composturas refacción del camino que va de la villa de Ibarra para el Paylón en la República del Ecuador: otros tres mil pesos para el camino de Quito a Ibarra; y otros tres mil pesos para el que conduce de Cuenca a Guayaquil, cuidando mis albaceas de que las cantidades aquí legadas se inviertan precisamente en tales objetos, haciéndose la entrega a las respectivas autoridades."

"Iten: Lego de la misma suma del tabaco de que se ha hecho repetida mención, otros tres mil pesos para que sirvan para el fomento y subsistencia del Colegio de San Vicente del Guayas, al que igualmente dejo toda mi librería con otros mil pesos de los sueldos que se me deben y de que hecho mención en una de las cláusulas anteriores, ordenando a mis albaceas se entreguen ambas sumas tan luego como sean cobradas y como destinadas a tan útil establecimiento".

En cuanto a la primera cláusula informaré a VS. que el finado Señor Rocafuerte seguía un litis ante la Comandancia General de Marina del Perú, sobre el valor de unos tabacos de su pertenencia, que condujo al puerto del Callao en 1825 la fragata Norte Americana "Jeneral Braun", y que fueron decomisados junto con la misma fragata, y todo el resto de su cargamento por haberse considerado a éste como propiedad enemiga, cuando no lo era realmente. El Gobierno del Perú

⁵ Testamento de Rocafuerte, Lima 21 de abril de 1847, en N. Zúñiga Colección Rocafuerte, 1947.

se ha negado á reconocer al finado Señor Rocafuerte el valor de dichos tabacos, alegando que no había pruebas suficientes de haber sido éstos propiedad suya. Pero como además de la declaración jurada del Capitán y consignatario del buque, que se hizo valer desde un principio, se ha pedido y recibido posteriormente otros documentos comprobantes de la justicia de este reclamo, para agregarlos también al expediente; es de esperarse que el Gobierno del Perú, tomando nuevamente en consideración el asunto el Gobierno ha procedido ya al reconocimiento e indemnización de la, se penetre al fin de lo justo que es el reclamo en cuestión, y dicte órdenes convenientes para su amortización. Hay tanta más razón para creerlo así, cuanto que el mismo parte que en dicho buque y su cargamento ha reclamado el Gobierno de los Estados Unidos como perteneciente a ciudadanos de aquella República.

Los sueldos de que habla la segunda cláusula; son los que el gobierno del Ecuador ha quedado debiendo al finado, desde que fue Jefe Supremo y Presidente de la República.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de VS. Para que se sirva elevarlo al de S.E. el Presidente de la República.

Dios y libertad

Pedro Carbo⁶

Sobre esta deuda, 23 años después el Gobierno del Perú mediante convenio especial, se comprometía a indemnizar con 300.000 pesos a los propietarios de la fragata y más intereses de los Estados Unidos. Solamente a Rocafuerte, por no ser de esa nacionalidad, el representante norteamericano acreditado y residente en Lima no incluyó la exigencia de Rocafuerte por no ser ciudadano de ese país por lo que él tuvo que realizar su propio reclamo por vía diplomática y judicial a la Comandancia General de Marina del Perú e iniciar el litigio internacional sin lograr ningún resultado la cancillería del Rimac se resistía a abonar tan crecida cantidad de pesos hasta la fecha de la muerte del ilustre diplomático. En su testamento hace declaración expresas sobre el destino de los fondos que le adeuda el Perú por la ilegal incautación de la remesa de tabacos.

⁶ P. Carbo al ministro de Relaciones Exteriores, Lima 18 de junio de 1847, en El Nacional, No 111, Quito 24 de septiembre de 1847, pp. 1881-1882, también en S. Castillo, Epistolario diplomático, p. 228-229.

Después Pedro Carbo sucedió a Rocafuerte como encargado de negocios ante el Gobierno del Perú, se preocupó entre otras cosas de pedir con derecho a la autoridad competente el pronto reparo al perjuicio sufrido, pese a las pruebas presentadas que solventaban el pleito judicial, continuó en la gestión sin mayor variación, según me refirió Neptalí Zúñiga que en sus investigaciones sobre Rocafuerte en Lima, que hasta 1946 no hubo indicios del pago de dichos valores a su viuda o a familiares cercanos ni al Gobierno ecuatoriano, por consiguiente esta deuda que tiene que ser indemnizada por el Gobierno peruano que aún esta pendiente su restitución como prueba de justicia y reivindicación en homenaje a la memoria de tan digno hijo de América que tanto honró a nuestras patrias.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA:

CASTILLO ILLINGWORTH, J. Santiago: Epistolario Diplomático de Vicente Rocafuerte. Las misiones diplomáticas en el Perú (1845-1847), Buenos Aires, Talleres Gráficos COGTAL, 2003

CORDERO AROCA, Alberto Dr.: Compilador, *Trascendencia histórica de don Vicente Rocafuerte*, recoge los prólogos e introducciones de la Colección Rocafuerte escrita por Neptalí Zúñiga y se agregan notas de prensa, decretos conmemorativos y demás actividades en realizadas en homenaje a Rocafuerte desde 1884 hasta 1997; Volumen, II, Colección Lecturas Ecuatorianas, Archivo Histórico del Guayas, Banco Central del Ecuador, 1977 – 1978, Guayaquil.

CORDERO AROCA, Alberto Dr.: "*La tradición naviera de don Vicente Rocafuerte*", I, parte, Revista INHIMA, No 21, pp. 27-38, Guayaquil, 1997.

EL NACIONAL: Periódico oficial, Quito, junio a octubre de 1847.

LANDAZURI CAMACHO, Carlos: Vicente Rocafuerte, Epistolario Tomo I, Banco Central del Ecuador, Centro de Investigación y Cultura, Quito, 1988

MANNING, William Ray: Diplomatic Correspondence of the United States: Inter.-American Affair, 1831-1860, 12 vol, Washington D.C., Carnegie Endowment for International Peace, 1932-1939.

MECUM, Kent B.: *Vicente Rocafuerte, el Prócer andante*, Banco Central del Ecuador, Impresos Cromos, segunda edición revisada, Guayaquil, 1983.

ROCAFUERTE, Vicente: "*A la Nación*", Colección Universidad de Guayaquil, No 3, edición en honor del bicentenario de Vicente Rocafuerte, 1983.

Colección de 14 artículos escritos contra Flores y editados por el autor entre 1843 y 1845 el primero en Guayaquil y los otros en Lima, nos basamos en Carta XI que es su autobiografía.

VAN AKEN, Mark: *El rey de la noche*, Banco Central del Ecuador, Quito, 1995.

VILLACRÉS MOSCOSO, Jorge W. Dr.: Historia Diplomática de la República del Ecuador, segunda edición, tomo II, Lit. e Imprenta de la Universidad e Guayaquil, 1982.

ZUÑIGA GARZON, Neptalí: *Colección Rocafuerte*, 16 volúmenes, edición del Gobierno del Ecuador, homenaje a don Vicente Rocafuerte en el primer centenario de su muerte, Talleres Gráficos Nacionales, Quito, 1947.

ZÚÑIGA GARZON, Neptalí: Varios documentos inéditos sobre Vicente Rocafuerte, archivo personal.

Documentos varios: Fundación "Casa de don Vicente Rocafuerte", Guayaquil.

HISTORIA DEL SERVICIO HIDROGRÁFICO DE LA ARMADA

CPFG. (SP) Héctor Chiriboga Guerra (+)

ANTECEDENTES.- La necesidad de que la República del Ecuador cuente con su propia carta geográfica oficial, hace que en 1928, el Gobierno nacional funde el Servicio Geográfico Militar, el cual inicia sus labores basándose en los trabajos geodésicos y cartográficos de la Misión Geodésica Francesa que, al mando del general Georges Perrier perteneció en nuestro país a principios del presente siglo entre los años de 1900 a 1908. Esta Misión, a su vez vino al país, con el propósito de efectuar un replanteo y corrección del arco de meridiano, medido a principios del siglo diez y ocho por Lacondamine y los académicos franceses, quienes visitaron la Real Audiencia de Quito de 1737 a 1743.

Puesto en marcha el Servicio Geográfico Militar, realiza sus labores de geodesia, topografía, nivelación y cartografía en la sierra ecuatoriana. Pero surge la necesidad de extender los levantamientos hacia la costa y la urgencia de trazar el perfil costero y reconocer los fondos marinos adyacentes. Piénsase por lo tanto en la conveniencia de fundar un Servicio

Hidrográfico, de la misma manera que existen ya en varios países de Sud América, como Argentina, Chile, Brasil y Perú.

Se funda, pues, en el Ecuador, dicho servicio en febrero de 1932, señalándose como su base la ciudad de Guayaquil y siendo su primer jefe el capitán de fragata don Carlos Ibáñez Benítez. El primer edificio en que funcionó el servicio fue el de la Zona Militar situado en el Boulevard 9 de Octubre cercano al parque Centenario.

PRIMERAS LABORES.- El Servicio Hidrográfico, estaba compuesto de un jefe y siete oficiales –aunque posteriormente su número bajó a tres. Se hicieron dos pedidos importantes de instrumentos los más modernos para la época, de geodesia, topografía, nivelación, hidrografía, mareas y meteorología. Como trabajo inicial se pensó en un reconocimiento de los ríos Daule y Babahoyo desde 10 kilómetros antes de su confluencia que forma el Guayas, luego el reconocimiento de este río hasta su desembocadura en el golfo de Guayaquil, al norte de la isla Puná –rada de Puná-. Este reconocimiento tenía por objeto escoger un terreno plano propio para la medición de una base geodésica, previa a una triangulación del mismo orden. Se determinó como propicia para tal medición la llanura de la Atarazana al norte de la ciudad de Guayaquil y cercana a ésta. Se realizaron pues los trabajos necesarios anteriores a la medición de la base y se colocó un mareógrafo automático en la plataforma del muelle Fiscal en el malecón de Guayaquil, con su escala respectiva. Además se instaló una escala de mareas en la isla de Puná.

Base Geodésica en la península de Santa Elena.- Previo reconocimiento se procedió a medir una base en la península de Santa Elena. Era el primer trabajo que el servicio hacía de este tipo. Se emplearon los hilos Invar fabricados por la casa Jaderin de París, expresamente para el Servicio Hidrográfico del Ecuador. Este trabajo, adoleció de errores, por ser prácticamente un ensayo para mediciones futuras. Sin embargo, se publicó un folleto sobre esta mensura, en el que constaban: descripción de cada uno de los instrumentos, descripción del equipo Invar; demostración de la labor de medición de los diversos tramos de la base; al personal previamente entrenado, aunque sin experiencia, que tomó parte; etc. Los resultados de esta medición, lo mismo que el folleto publicado, desaparecieron posteriormente, en forma paulatina y al tiraje del folleto se agotó. En todo caso la base media por su relativa precisión no

podía servir de partida para una triangulación posterior. La base tuvo una longitud de 1.624,066198 mts.

Asesor Técnico.- Es necesario dar relieve a la figura del profesor don Luis G. Tufiño. Este hombre de ciencia, educado en la Sorbona de París y en la Escuela de Ciencias de esta misma capital, fue nombrado asesor técnico del Servicio Hidrográfico de la Armada desde su fundación, asimilándolo a capitán de fragata. Geodesta, matemático y astrónomo, aunque no técnico en Hidrografía, su ayuda fue valiosísima por su amplia versación científica, sobre todo en la medición de bases geodésicas, su cálculo y triangulación del mismo orden. Ya anteriormente en 1932, midió una base en la llanura de Yaruquí en la provincia de Pichincha, de 4.000 mts. de longitud en el mismo sitio dos siglos antes, la había medido Lacondamine. Durante su vida fue, casi permanentemente director del Observatorio Astronómico de Quito. Se separó del Servicio Hidrográfico en 1938. Murió en 1965.

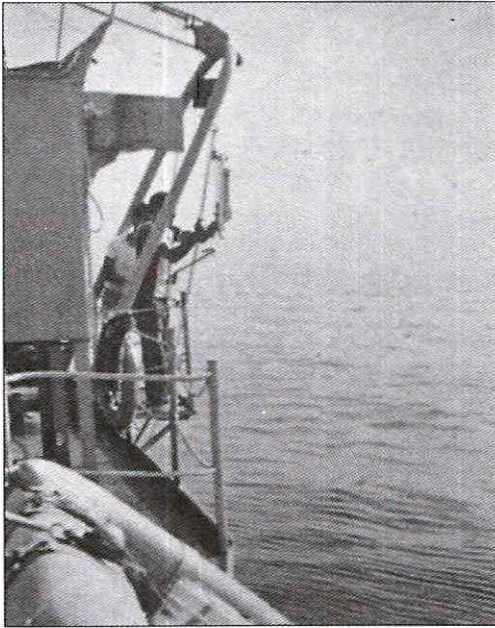
Medición de la base geodésica de La Atarazana.- En octubre de 1935 se iniciaron los trabajos, en el sitio reconocido anteriormente.- Hda. La Atarazana cercana a Guayaquil (hoy forma parte de la misma ciudad) de la base geodésica programada a la iniciación del servicio. (En esta base, su mediación tomó parte el infrascrito, el mismo que ingresó al Servicio Hidrográfico en noviembre del año citado, habiendo sido trasladado a éste del Servicio Geográfico Militar). La medición se realizó con el equipo de hilos Invar., con el cual se había medido, las bases de Yaruquí y la península de Santa Elena. La longitud de esta base fue de 1.158, 3411191, mts. referida al nivel medio de mareas del río Guayas.

El nivel medio de mareas, estaba señalado por su clavo situado en la escala sur del muelle Fiscal en el malecón de la ciudad de Guayaquil, que tenía una cota (actualmente dicho clavo ha desaparecido) de con relación al hito denominado Atahualpa, en el paseo de las Colonias (Malecón de Guayaquil). La diferencia de cota entre este hito los extremos norte y sur de la base, sumada a la cota de nivel medio señalada arriba, dio las siguientes cotas para los términos norte y sur de la ya citada base:

Término Sur: 4.406.740 mts.

Término Norte: 3.475.370

Cotas importantes pues de ellas partiría el cálculo de nivelación trigonométrica en la triangulación que se efectuó posteriormente.



Personas en tareas de balizamiento en los puertos.

Trabajos previos a un levantamiento hidrográfico en Manabí.-

Con anterioridad a la medición de la base de la Atarazana, se realizaron algunas labores preliminares en el puerto de Manta. Primero un reconocimiento del terreno para la mediación de una base. Segundo reconocimiento de las elevaciones en la zona adyacente para la colocación de hitos para la triangulación. Tercero, se instaló una estación meteorológica, bastante completa manejada y observada por un personal entrenado debidamente y, en el muelle se colocó el segundo de los mareógrafos automáticos importados de Europa, que tenían una precisión extraordinaria. El mareógrafo se le relaciona por medio de

nivelación con un hito cercano a fin de que la escala del mareógrafo, situada en uno de los pilotes del muelle, caso de ser movida pudiera colocársela en el mismo sitio anterior. Infortunadamente, tanto las observaciones mareográficas como las meteorológicas duraron poco tiempo: menos tres años; no conservándose en los archivos registro ninguno de estas labores.

Nivelación y triangulación en la zona del río Guayas.- Una vez medida la base de la Atarazana a fines de 1935, entre este año y 1936 se realiza una nivelación geométrica de precisión, con un nivel Otto Fennel y con miras Invar, partiendo del clavo que señalaba la media de las mareas del río, hacia el estero Salado, el cerro de Santa Ana, y los términos de la base, como se indicó anteriormente; la nivelación se la refirió –todas las cotas- al hito Atahualpa del paseo de las Colonias y de ahí al clavo del nivel medio de mareas.

La triangulación, de segundo orden, partiendo de la base se la efectuó por medio de cuadriláteros, hasta cerrar en el lado Salado – Cabras. De ahí se prosiguió por medio de triángulos (dada la imposibilidad de formar cuadriláteros por falta de visibilidad en los márgenes del río Guayas), hasta cerrar en el lado Punta de Piedra – Matorrillos, que sirvió, posteriormente de base al Servicio Hidrográfico de los Estados Unidos en 1940. El primer cuadrilátero medido y calculado fue el siguiente: No. 1 Término Sur-Puntilla-Cabras-Santa Ana 1°; de ahí continuaron los que constan a continuación:

- No. 2-T. Sur-Cabras-Calentura-Mapasingue
- No. 3- Mapasingue-Calentura-Salado-Cabras
- No. 4 Puntilla-Cabras-Islote-Santa Ana 2°

Todos estos cuadriláteros, tenían vértices situados en los cerros cercanos de la ciudad de Guayaquil, sobre el río Guayas. El cerro de Santa Ana, por motivos de visibilidad, tenía dos vértices, cuyos hitos se conservan hasta ahora.

Esta triangulación adquirió suma importancia por cuanto años después, durante la segunda guerra mundial, se la relacionó con los trabajos que efectuó el S.H. de los EE.UU., como se anota arriba.

Medición de la base de Zapote-isla de Puná.- A mediados de septiembre de 1937, dos oficiales de marina del Servicio Hidrográfico, el teniente Ángel Valdéz y el alférez Héctor A. Chiriboga, fueron designados a integrar la Comisión del Servicio Geográfico Militar, que al mando del mayor Carlos Pinto – ahora general en retiro- iba a efectuar un levantamiento expeditivo de toda la isla y trazar itinerarios logísticos por su interior. La

campana mencionada duró del 15 de septiembre al 23 de diciembre del año referido.

La base fue medida en la llanura de Zapote, al norte de la isla. Tanto el trabajo de medición de la base como la triangulación y levantamientos expeditivos de los itinerarios, se desarrollaron en condiciones extremadamente duras por la falta de un buen servicio de abastecimientos. El mayor Pinto, hombre austero de gran energía, geodesta graduado en tal disciplina en Florencia, Italia, no daba mayor importancia a tales fallas y logró concluir un trabajo extenso y difícil antes de terminar el año.

La base de Zapote tuvo una longitud de 2.614.002911 mts. reducida al elipsoide. Se tomó como meridiano de origen, una de las esquinas de la casa del Sr. González Rubio, frente a la plaza de la población-Puná Nueva que fueron: Long.: 00° 00'00" – Lat. S. 02° 44' 26"795. Este mismo punto sirvió de partida para el trazo de las coordenadas rectangulares. La triangulación de segundo orden, se extendió sobre una área de 977 Km² que es el área de la isla, terminando con el lado monte Zamba-Palo – Faro de Posorja, al sur y al oeste de la isla.

Medición de mareas en el puerto de Esmeraldas.- En mayo de 1938, fue nombrada una comisión para el estudio de las mareas en el puerto de Esmeraldas – Punta Las Palmas -, como colaboración del Servicio Hidrográfico a los trabajos de construcción del FF.CC., de Quito a San Lorenzo, que efectuaba la Cía. contratista suiza "Scottoni". Las observaciones de marea corrieron a cargo de los alféreces H. Chiriboga y César Crespo, teniendo las mismas una duración de seis meses.

Reconocimiento hidrográfico del golfo de Guayaquil.- En agosto de 1938 fue nombrado director del Servicio Hidrográfico el capitán de fragata asimilado don Luis G. Tufiño. El mismo que en octubre del mismo año, organizó una campana hidrográfica para reconocer el golfo de Guayaquil. Se trataba de efectuar un levantamiento hidrográfico expeditivo a fin de instruir y entrenar, no solo a los oficiales y personal de. S.H. sino a oficiales de otras dependencias y unidades navales, que quisieran tomar parte. Fue por lo tanto un curso de entrenamiento práctico el que se realizó, de octubre a diciembre del año citado. No se observó por lo tanto una mayor precisión sobre todo en el sondaje hidrográfico que se lo realizaba

con escándalo y línea. Sin embargo se determinaron las coordenadas geográficas de los siguientes puntos situados en la isla Puná y canal Jambelí : cerro de Mala; punta Arenas; punta Jambelí; cerro Yansun y las boyas del canal de Jambelí 3-5-7. Como base de operaciones se tenía al cañonero Abdón Calderón el mismo que dos años antes había sido cambiado de nombre, de "Cotopaxi" a "Calderón".

Cursos y Entrenamientos.- A principios de 1939, la Comandancia General de Marina, creyó conveniente ordenar se dicten cursos de Hidrografía, de Topografía, Geodesia y Nivelación, a los oficiales graduados en la promoción de 1938 y algunos de los oficiales del S.H.- entre los que se contó el suscrito-que quisieran perfeccionar sus conocimientos. Los cursos se realizaron en Quito, en el edificio del Servicio Geográfico Militar. Naturalmente que el curso de Hidrografía fue teórico y sirvió para ello como texto oficial, el libro titulado "Elementos de hidrografía" del capitán de corbeta Santiago Barruel S., de la Marina de Guerra chilena, libro editado en 1935 y que, por consiguiente, constituía un elemento de actualidad para los estudiantes. Los profesores fueron los siguientes: profesor Luis G. Tufiño; mayor Carlos Pinto; capitán de corbeta César Puente Godoy y varios oficiales del Servicio Geográfico. Los estudios duraron tres meses.

Jefes del Servicio Hidrográfico.- Como se anotó al principio, el Servicio Hidrográfico fue fundado en 1932, siendo su primer jefe el capitán de fragata Carlos G. Ibáñez. El propulsor para el establecimiento del servicio fue el comandante general de Marina, capitán de navío Teodoro Morán Valverde, hermano del héroe de Jambelí. Desde su fundación hasta 1939, se sucedieron varios jefes del servicio, algunos titulares y otros encargados y hasta hubo un civil asimilado: el profesor Tufiño. Por esa jefatura pasaron los capitanes de fragata Fernández Madrid, Villagómez, Cuesta, Game, el señor Luis G. Tufiño y el capitán de corbeta Luis E. Jarrín -que en 1939- ascendió a fragata. Esta serie de cambios y la situación económica que cada vez se tornaba más estrecha hicieron que el servicio no rindiera lo que debía rendir y que se suspendieran varios programas que se habían iniciado con gran entusiasmo.

El capitán Luis E. Jarrín.- El ahora capitán de navío en retiro don Luis Eloy Jarrín, merece por sus actuaciones frente al Servicio Hidrográfico y aún antes como oficial de dicho reparto, una anotación particular: Desde el año de 1928 hasta el año de 1931 el teniente de fragata ingeniero Jarrín,

laboró en el Servicio Geográfico Militar en calidad de comisionado como jefe de la Brigada de Nivelación, a las órdenes del profesor Tufiño que en ese tiempo era jefe de la División Geodésica del mismo servicio trasladado las S.H. en 1933, se distinguió por sus conocimientos y su trabajo tesonero y continuo. Varias veces estuvo encargado de la jefatura del reparto hidrográfico, hasta que fue nombrado como titular en 1939. Anteriormente, en 1936 fue el iniciador de la publicación "Avisos a los Navegantes", que en un principio se la hacía únicamente por los periódicos locales y por medio de la Radio Naval; en años posteriores se la difundió mimeografiada. Así, también después de un detenido estudio de la costa ecuatoriana, publicó bajo el patrocinio del S.H. un "Derrotero de la Costa Ecuatoriana" 1938.- En 1937, con la colaboración de algunos oficiales del servicio, efectúa el levantamiento hidrográfico de la zona del río Guayas comprendida entre el "Guasmo" y la hacienda la "Josefina", la carta, resultado de esas labores se llamaba "Lucas de Enfilada" y servía a los navegantes, en particular a la salida del puerto hacia el mar, para reconocer el canal y evitar el peligroso bajo de arena del mismo nombre de la hacienda situado frente a ella. El Gobierno nacional y la Comandancia General de Marina por varias ocasiones, le encargaron trabajos especiales, siendo uno de los más importantes el estudio para la construcción de un puerto para la ciudad de Guayaquil, con un reconocimiento, por desgracia somero, del cauce del río Guayas, pero que, sin embargo, determinó las causas de embancamiento del río, el dragado a realizarse y su costo. Así mismo fue encargado para hacer estudios de los cauces navegables de los ríos Jubones, Santa Rosa, Chone y Esmeraldas. Todos estos trabajos, como es natural, se realizaron con el patrocinio del S.H. El capitán Jarrín permaneció como jefe del servicio hasta 1945, retirándose de la Armada con el grado de capitán de navío.

El S.H. de la Armada y la segunda guerra mundial.- Colaboración con el S.H. de los EE.UU. de N. América.- En septiembre de 1939, se declara la segunda guerra mundial y a principios de 1940, los EE.UU. de N.A. previniendo su entrada en la conflagración, envían entre otras misiones, brigadas hidrográficas, principalmente al Ecuador, para reconocimiento y confección de cartas marinas, con sus perfiles costeros, profundidades, corrientes, escollos, vientos, mareas, y todo lo necesario para la confección de cartas de navegación con un máximo de exactitud. El trazado de tales cartas era aún más importante para los EE.UU. por cuanto el Gobierno ecuatoriano había ya entrado en negociaciones para el establecimiento de bases militares para las FF.AA. de los EE.UU. en la península de Santa Elena – la puntilla de Salinas.- y en la isla Baltra en el

archipiélago de Colón. Para la realización de sus trabajos, las brigadas hidrográficas americanas, pusieron, pues, en contacto con el S.H. ecuatoriano, para el trazado de una carta que abarcara el golfo de Guayaquil, todo el río Guayas y la confluencia de los ríos Daule y Babahoyo. Se convino, por lo tanto, que el S.H. nacional hiciera el levantamiento hidrográfico de la zona comprendida entre el lado Saldo-Cabras, en la iniciación del río Guayas y cerrara con el lado Punta de Piedra-Matorrillos. El S.H. de los EE.UU. llegaría con su triangulación hasta el lado últimamente nombrado, desde una base medida en Puná, cuya medida se efectuó, también en la llanura de Zapote. Iniciáronse, pues, los trabajos en julio de 1940, haciéndose cargo del sondaje el capitán Jarrín con oficiales del servicio, en la parte asignada y de la topografía y nivelación el alférez Héctor Chiriboga. Como resultado de estos trabajos se entregó al S.H. americano una carta con la escala 1:20.000, la misma que formó parte de la carta No. 5949, usada hasta hoy por los navegantes y que abarca el golfo de Guayaquil, como se indicó anteriormente; trabajo que el S.H. estadounidense lo realizó, luego de la labor geodésica, por medio de aéreo fotogrametría. Así también el S.H. americano hizo el levantamiento aéreo fotogramétrico de toda la costa ecuatoriana, que dio como resultado la carta 5948.

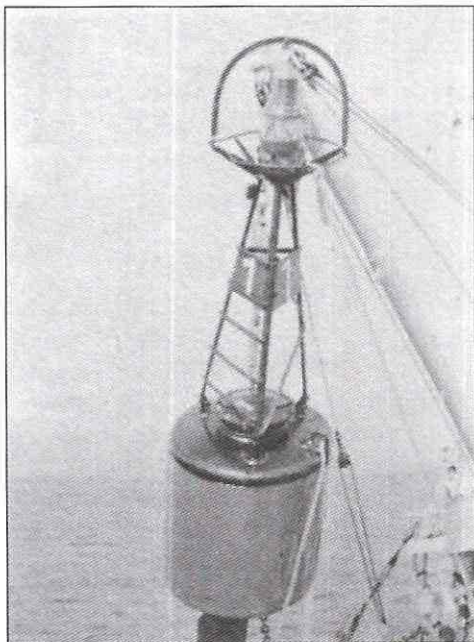
Dos oficiales ecuatorianos, los alférezes Jorge Leoro y Marco Salcedo del S.H. fueron en comisión de servicio a laborar en el buque hidrógrafo USA "Bushnell", de julio a diciembre de 1940. Tomaron por consiguiente parte, en el levantamiento de las cartas ya anotadas y en el que se realizó en el archipiélago de Colón.

Levantamiento hidrográfico del canal Napo en Bahía de Caráquez.- En la segunda parte del año de 1939, el jefe del Servicio Hidrográfico, capitán de fragata Luis E. Jarrín, hizo el levantamiento hidrográfico del canal de la Piedra, llamado también canal Napo, a la entrada y al norte del puerto de Bahía de Caráquez. Esta entrada, cada vez más estrecha, debido a un constante embancamiento, era necesaria, su habilitación, para el ingreso al puerto de Bahía de las naves que hacían la navegación costanera. Se reconoció pues el verdadero canal y se procedió a la colocación de enfiladas en la costa este de la desembocadura del río de Caráquez. El canal reconocido permitía la entrada de barcos de poco calado, como los motoveleros, con media marea. Esta entrada y las indicaciones pertinentes para su ingreso, quedaron consignadas en una carta elaborada en los talleres del Servicio Hidrográfico Militar, en Quito; y

salió a conocimiento del público en enero de 1940. Posteriormente el canal fue balizado y luego dragado por la Cía. Ambursen, sin embargo de lo cual hasta la presente fecha no se ha logrado habilitar en forma permanente esta entrada.

Invasión del año 41.- En julio de 1941, una serie de incidentes fronterizos entre Ecuador y Perú, puso en conmoción y en peligro la paz americana. El Perú de inmediato, invadió la provincia de El Oro en los días, 5,6,7 de julio iniciándose una guerra cruel, que se prolongó hasta fines de ese mes y que demostró el heroísmo y espíritu de sacrificio del soldado y el marino ecuatoriano. El S. H. de la Armada tuvo, pues que suspender, por ese tiempo, sus labores específicas, dedicándose a las de apoyo y logísticas, llevando alimento y agua, a lo largo de la costa ecuatoriana y al mantenimiento del servicio de faros y boyas. La unidad en que hacía estos recorridos, no fue otra que el glorioso aviso "Atahualpa", que al principio de la guerra tuvo una actuación heroica y ejemplar.

Prácticamente, pues, el año de 1941 no fue fructífero para el S.H, si nos referimos a sus labores como tal, pero se desempeñó eficazmente como elemento auxiliar, durante y luego de la conflagración.



Mantenimiento de faros y boyas en la costa ecuatoriana

Servicio de Faros y Boyas.- Casi desde su fundación el Servicio Hidrográfico, se hizo cargo del mantenimiento de los faros y boyas de la costa ecuatoriana y no solo de su mantenimiento sino de su ubicación y construcción. Pasó, de esta manera, el Servicio de Faros y Boyas a ser un importante departamento del S.H., relatar su historia, llena de sacrificios y de dura lucha; las privaciones de su personal, sus penalidades y hasta

sus pérdidas humanas, sería materia de dilatados capítulos que, infortunadamente no pueden entrar en este breve resumen histórico del S.H. de la Armada Nacional.

Oficina Meteorológica.- Dentro del S.H. funcionó también y lo sigue haciendo el servicio meteorológico que tuvo a cargo las estaciones de este tipo a lo largo de la costa de nuestro país. Se ha prestado pues un servicio de apoyo al Servicio Meteorológico Nacional que, a su vez forma parte, muy importante en América del Sur, de la denominada Oficina Meteorológica Mundial. El Servicio Meteorológico es, pues, otro departamento principalísimo, dentro de las actividades del S.H.

Proyecto de puerto para Guayaquil en el estero Salado. Entrada del canal del Morro.- A fines de 1941 y durante el año de 1942, se realiza un levantamiento hidrográfico del golfo de Guayaquil al occidente de la isla Puná y en el canal del Morro. Escogiendo de sede de operaciones al puerto de Posorja, se tomó para la triangulación que se calculó sobre el canal del Morro y el estero Salado, como punto de partida, uno de los lados de la triangulación hecha por el S.H. USA en la isla Puná. Esta triangulación y sondaje hidrográfico, se enlazó con un levantamiento fotogramétrico aéreo efectuado por el mismo servicio americano, que sirvió luego para completar las cartas de navegación 5948 y 5949 indicadas antes; cartas de navegación que revelaron por primera vez la verdadera forma de las islas, canales, esteros, etc. de la entrada a Guayaquil, en el estero Salado. Demostró también, con este trabajo, el S.H. que era factible la navegación, para buques de alto bordo, por el canal del Morro y el Salado hasta Guayaquil y que se podía ubicar un puerto marítimo en el sitio La Travesía muy cercano a esta ciudad. Sin embargo se suscitaron controversias y salieron a relucir opiniones contrarias a la tesis demostrada por el capitán Jarrín y el S.H., pues habían personas que querían a todo trance que se ubicara el puerto sobre el Guayas. El capitán Jarrín fue pues el defensor e iniciador, con su trabajo hidrográfico, de que el puerto para Guayaquil debía estar sobre el estero Salado. Felizmente años después hubo que reconocer sus razones y admitir visión al decidir el Gobierno la construcción del puerto marítimo, llamado hoy Puerto Nuevo, sobre uno de los brazos del estero tantas veces citado.

Demarcación de frontera entre Ecuador y Perú.- A mediados de julio de 1942, fueron trasladados al S.H. el alféres de navío Luis Gómez C. y

el alférez de fragata Jorge Game Castro, ellos conjuntamente con el alférez de fragata. Héctor Chiriboga, habían sido nominados para formar parte de la Comisión Demarcadora de Límites con el Perú – Sector Nor Oriental que iba a iniciar sus trabajos de inmediato, bajo las órdenes del geodista don Luis G. Tufiño. Partieron pues los tres oficiales de la Armada, representando a esta dentro de la Comisión citada, que estaba formada por cerca de cien personas entre las que se contaba, oficiales del S. Geográfico Militar, oficiales del cuerpo de ingenieros; civiles, como obreros, artesanos, peones, personal de tropa y burócratas de oficina. La mayoría del personal tuvo que regresar a los pocos meses, por las duras condiciones de vida, la inclemencia del tiempo y las privaciones en general que había que soportar. Únicamente quedaron los que pertenecían a las FF.AA. y como es natural los tres oficiales de Marina, los cuales estaban encargados de la labor hidrográfica y de la determinación astronómica de los "Thalwegs" fronterizos en los cauces de los ríos por donde pasaba la línea demarcatoria. Durante más de tres años -hasta suspender la labor de demarcación entre los dos países- el personal del S.H. delegado en comisión determinó los "Thalwegs" de los ríos: Güeppi en su confluencia con el Putumayo-frontera ecuatoriano-peruana-colombiana. Aguarico en su confluencia con el Napo; Curaray con el Nashiño; Tigre en la confluencia del Cunambo y Pintuyaco; Pastaza en su unión con el Bobonaza; y Morona. Además se efectuaron reconocimientos hidrográficos a lo largo de estos ríos al norte y sur u oeste y este de la línea demarcatoria. Por otra parte, se hizo levantamientos de una buena cantidad de ríos, quebradas y lagunas que eran cortados por la línea divisoria, tales como los ríos Lagarto Cocha y Yasuní; las quebradas de el Arabela, Arcadia, y el lago de Cuyabeno.

Situación de el S.H. hasta 1945.- La Oficina Hidrográfica.-

Desde 1943 hasta 1945, el S.H. decae en sus actividades propias, manteniendo solo las relacionadas con el Servicio de Faros y Boyas y Meterológico. Varias fueron las causas para esta paralización de labores; primero: la recuperación del país, después del conflicto con el Perú; segundo la confusa y agresiva situación política que determinó el 28 de mayo de 1944 y tercero la penuria fiscal, que fue el factor principal de decaimiento. Se entabló pues una dura lucha para conseguir fondos que permitieran la prosecución de programas y el planiamiento de otros, pero el esfuerzo siempre era estéril. Por repetidas ocasiones, al principio de año se asignaban fondos al servicio, conforme el desarrollo previsto, pero luego eran suprimidos o trasladados a otros repartos o unidades navales que

requerían de atención inmediata, que se consideraba más importante o necesaria. Se estableció entonces un círculo vicioso, se pensaba que el servicio se había convertido en una dependencia inoperante con un personal inactivo y que por lo tanto no era urgente asignarle fondos, sino más bien restarle los mismos, pero, cabalmente era o estaba inoperante, por que no se le atendía económicamente, de manera satisfactoria, para que pudiera seguir en sus labores que, como se conoce son costosas. Esa lucha para conseguir fondos que ya se había iniciado antes, aunque no en la forma posterior, agudizada desde 1943, continuó luego por largo tiempo, hasta la década del sesenta en que el panorama cambió al otorgársele una mayor atención al citado reparto y comprender, las nuevas generaciones, su importancia. El jefe del S.H. capitán de navío Jarrín, hizo todo lo posible para que se prestara atención a su dependencia en un estéril empeño que se continuó después en el esfuerzo constante que los jefes que le siguieron, emplearon y manifestaron ante la superioridad, a fin de conseguir una mayor atención económica y una mayor comprensión para los fines para los cuales fue creado el S.H.. Restringidas las actividades de éste el capitán Jarrín pidió su retiro a mediados de 1945. Vuelta la comisión de oficiales de la labor demarcadora de límites en el Oriente, los dos primeramente arriba nombrados fueron designados a otros repartos y el alférez de fragata. Héctor Chiriboga, ascendido a alférez de navío, fue nombrado jefe con carácter de accidental no ya del Servicio Hidrográfico, sino de la Oficina Hidrográfica de la Armada, nuevo nombre y fisonomía que se dio al antiguo servicio, a mediados de 1945, a raíz de la salida del capitán de navío Luis. E. Jarrín.

Proyecto de un puente entre Durán y Guayaquil.- Las FF.CC. ecuatorianos, por ese tiempo, iniciaron conversaciones con la Cía. USA "Persons Mac Donall", para que hiciera los estudios pertinentes para la construcción de un puente por el que pudiera pasar el FFCC Quito- Durán para Guayaquil. El puente, se calculaba, iba a ser no solo para el ferrocarril, sino para otro tipo de vehículos y hasta para peatones. El presidente de dicho organismo general Alfonso Jaramillo, pidió a la Armada Nacional que contribuyera con el estudio hidrográfico de los lugares por donde debía colocarse el puente. La superioridad designa – entonces, de la Oficina Hidrográfica en sept. de 1945, a los alféreces Héctor Chiriboga y Jorge Páez, para que realizaran los estudios solicitados, los mismos que se llevaron a cabo desde septiembre de 1945 hasta marzo de 1946. No por dársele esta comisión, el alférez Chiriboga perdió su calidad de jefe del reparto, sino que más bien este trabajó, en colaboración con oficiales del

Servicio Geográfico Militar, sirvió para sacar a la Oficina Hidrográfica de su involuntario marasmo y forzada inoperancia. Trasládase pues la comisión, oficiales y tripulantes a la parroquia de Durán donde a lo largo del tiempo arriba referido, realizó los trabajos que, brevemente se detallan a continuación: Se hizo una triangulación sobre el río Guayas, en el sitio de la confluencia del Daule con el Babahoyo. Tomando, para eje de coordenadas rectangulares el hito sobre el cerro de Santa Ana N°. 2, se les asignó a éstas valores convencionales; 300 para longitud y 500 para latitud, a fin de efectuar el cálculo por coordenadas acumuladas. Efectuado el levantamiento topográfico de las orillas en la zona antes dicha, se hicieron cuatro líneas de sondaje de norte a sur entre la población de Durán y la Atarazana y que comenzaban desde la línea norte que pasaba por la Puntilla, hasta la extrema sur que iba de la hacienda al Recreo-norte de la isla Santay- hasta el cerro de Santa Ana, pasando por el pequeño islote que hay en medio del río. Además se hicieron sondajes hidrográficos en varios sitios de los ríos Daule y Babahoyo, por donde podía construirse el puente, tales sitios fueron: a dos kilómetros, de la desembocadura del Daule y el Babahoyo, al norte; en la hacienda Guajala sobre este último río y en la hacienda Bellavista sobre el mismo. En el Daule se estudiaron las líneas de sondaje en los sitios correspondientes a los señalados en el Babahoyo: Mapasingue, La Aurora y Barranco Colorado. Como se verá fue la Oficina Hidrográfica, la que en los años 1945/46, por encargo de los FF.CC. del Estado, el primer organismo técnico que hizo estudios para el puente sobre el río Guayas, proyecto anhelado por varias generaciones que solo ha logrado tornarse realidad en este año de 1970.

Levantamiento hidrográfico de la bahía de San Lorenzo- Prov. de Esmeraldas.- En enero de 1947, el alférez de navío Héctor Chiriboga fue designado jefe titular de la Oficina Hidrográfica. Para ese tiempo los FF.CC. del Estado, seguramente complacidos por las labores hidrográficas efectuadas en el río Guayas, solicitaron de la Comandancia General de Marina para que el jefe de la O.H. y parte de su personal se trasladase, en la provincia de Esmeraldas, a la bahía de San Lorenzo, terminal del ferrocarril, que desde Quito, se construía hasta ese puerto, a fin de que efectuara un estudio de la entrada al puerto referido, de la bahía que queda a su frente y de la serie de canales que lo unen con el océano, como son: el canal de San Lorenzo, bahía del Pailón; bahía de San Lorenzo, canal Bolívar y bajos de Bolívar. Se calculó que el trabajo podía durar un año y de inmediato comenzaron los preparativos para una expedición en grande, con aparatos, materiales y avituallamientos proporcionados por la empresa

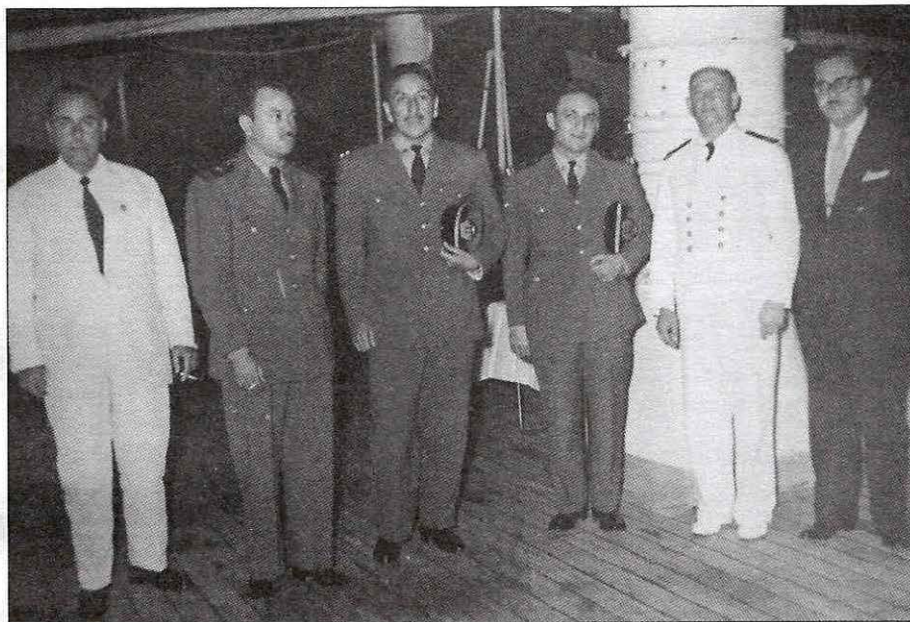
de los ferrocarriles. Además, por primera vez, estamos seguros, se proporcionó a una campaña hidrográfica de un sondador acústico, adquirido por la empresa ferroviaria construido por la "Boston Signal Submarine" USA. Esta clase de aparato, en los tiempos actuales tan común, vino en esa época en Ecuador a revolucionar los métodos de sondaje, que hasta esa fecha se habían realizado en forma primitiva con sondalezas y escandallos. Se estableció la sede del campamento en la isla San Pedro a la entrada de la bahía de San Lorenzo en el sitio denominado Bocana de Bolívar muy cerca a la frontera con Colombia. Los trabajos se inician el 20 de septiembre, procediendo en primer término a efectuar reconocimientos para la medición de una base topográfica y el trazado de una triangulación que vaya de la bocana de Bolívar hasta el puerto de San Lorenzo. Para realizar la triangulación hubo que colocar en este vértice, en los márgenes de los canales, plataformas de madera, hincadas fuertemente en el limo de los manglares. Se escogió para la base, la playa de la isla San Pedro frente al campamento. La medición de la base se inició el 20 de octubre y tuvo una longitud de 720 m. Desde ahí el trabajo prosiguió con normalidad durante diez meses, en los que, luego del levantamiento topográfico se hicieron sondajes en todos los canales y bahías arriba señalados y luego sobre los bajos de Bolívar en el punto llamado "La Tranca". Se descubrió que el canal de entrada tenía profundidades aceptables que daban a la media de baja mares una profundidad de siete metros, hasta el puerto y solamente en la Tranca se encontraron, en una extensión de 3/4 de milla, profundidades de 4 y 3 m.a ese mismo nivel de marea. De más está decir que el levantamiento efectuado por la Oficina Hidrográfica, que queda descrito, sirvió en años posteriores, como base para los estudios de las Cías. extranjeras como la CIAVE y la C.F.E.- "Cía Francaise d'Entreprises", constructoras de la parte final del FF.CC. Quito-Ibarra-San Lorenzo.

Levantamiento hidrográfico de la bahía de Salinas, península de Santa Elena.- Terminado el levantamiento hidrográfico de la entrada al puerto de San Lorenzo, el presidente de la empresa de FF.CC. del Estado general Ricardo Astudillo, solicitó de la Armada Nacional que el jefe de la O.H. y el personal que había actuado en San Lorenzo, pasaran a efectuar un trabajo análogo en la bahía de Salinas, provincia del Guayas. En septiembre de 1947, se comenzó el sondaje, luego del consiguiente levantamiento costero, el mismo que duró hasta fines de noviembre del mismo año. El objeto de este levantamiento era ver si se podía construir un puerto marítimo para la República, en vista de las dificultades que

presentaba la entrada por el río de Guayaquil dificultades que se acrecían de un día a otro por el constante embancamiento, que invadía el cauce navegable. El general Astudillo, sostenía que un puerto como Salinas frente al mar libre, unido por ferrocarril al interior (en aquella época existía el ferrocarril Guayaquil Salinas) daría mejores resultados que el construir uno en Guayaquil, sobre el río, a causa del costo de los dragados que tenían, posteriormente, que ser frecuentes. A este respecto se suscitó una polémica por medio de la prensa, que por momentos tomó caracteres de virulencia inusitada –como sucede en este país- entre el general Astudillo y el banquero Víctor E. Estrada. Este último impugnaba la construcción en Salinas por el momento de los fletes hasta Guayaquil y el interior del país y además, también, el costo de la construcción en Salinas por cuanto había que edificar una bahía interior resguardada por costosos espigones. Resultado de esta controversia periodística fue la inmediata suspensión de los estudios hidrográficos y el retorno de la comisión a su sede en la Oficina Hidrográfica. Hay que anotar que anteriormente el capitán Luis E. Jarrín hizo unos estudios expeditivos en la bahía y demostró el alto costo que significaría la habilitación de un puerto en Salinas.

Los estudios de la Cía. Batignolles de Paris.- La Cía "Batignolles" de Paris, constructora, en especial, de obras portuarias, vino al Ecuador en septiembre de 1948, para efectuar los estudios previos al dragado del río Guayas y la construcción del puerto de Guayaquil. El Gobierno nacional, en vista de que la importancia del puerto principal estaba disminuida, por las dificultades que las naves de alto bordo tenían de entrar por el río Guayas, quedándose solamente en el pueblo de Puná, al norte de la isla del mismo nombre, había decidido encargar al Comité de Vialidad del Guayas entrara en conversaciones con la "Societe de Construction des Batignolles", a fin de que ésta se encargase de los estudios ya citados. La Cía. "Batignolles" arribó en septiembre de 1948, como se ha indicado y de inmediato inició sus reconocimientos y el establecimiento de su campamento flotante, que lo ubicó frente a Punta de Piedra en la margen izquierda del Guayas. El Comité de Vialidad, entonces, creyó conveniente solicitar al Ministerio de Defensa Nacional nombrase al jefe de la O.H. como observador de la Armada y del propio comité ante la Cía. referida. Fue esta la razón por la que el suscrito, sin perder su calidad de jefe de la O.H. y sin perjuicio de sus obligaciones en dicha oficina, pasó a trabajar con "Batignolles" por el tiempo de dos años 1949-1950 que ésta permaneció en Ecuador.

Labores de la Cía " Batignolles".- Las labores que realizó esta Cía. francesa son quizás las más completas, en hidrografía, que entidad o compañía alguna hiciese o pudiera haber hecho en una vía fluvial ecuatoriana. Durante todo el año de 1949 efectuó el reconocimiento del Guayas donde su iniciación, frente a Guayaquil, hasta su desembocadura en la bahía de Puná; luego para triangular el río partió de una base que la midió en Puná en la llanura de Zapote, sitio en el que el Servicio Geográfico Militar midió la suya en 1937, y aprovechándose de sus mismos extremos norte y sur. Como se ha indicado la base fue medida por el S.G. M. buscando una extrema precisión con hilos INVVAR de 24 m. Sin embargo de tener sus extremos y el valor de su longitud 2614m., 011: "Batignolles", que le midió con estadía "Invar." de 2m. y Teodolito Wild T. 2, procedió a hacerlo nuevamente, obteniendo una longitud de 2.614,06 que como se observa dió una diferencia de 0,05 m. que para una triangulación de segundo orden, que es la que iba a emprender la citada Cía. estaba bien.



Al centro el TNFG Hector Chiriboga y ALNV Jorge Ortega Ortega,
en una foto del recuerdo.

Sondajes.- Los sondajes hechos desde el norte de la isla Santay - cerro Sta. Ana en Guayaquil, hasta la bahía de Puná, fueron realizados con un "ultrason" "Hudhes Echo Sounder" modelo M.S. 21 construido en Inglaterra, y para determinar la posición de las sondas, se usó el método de los "Segmentos Capaces", empleando círculos hidrográficos, teniendo, los segmentos en el río Guayas una longitud medía de 2 kilómetros; y en la bahía de Puná y canal Jambelí (extremo norte) de 10 kilómetros. Los segmentos estaban separados unos de otros, en su parte céntrico, por una distancia de 120 m. y las sondas sobre su respectivo segmento a un término medio de 45 m. entre ellas lo que a la escala de 1/15.000 a que fue confeccionada la carta, estaba correcto.

Estudio del puerto en el estero Salado.- Desde comienzos de 1950, la Cía. Batignolles, realizó estudios, por encargo del Comité de Vialidad, en el estero Salado y del sitio donde se construiría el nuevo puerto para Guayaquil, si es que, en definitiva, se decidía no dragar el Guayas. La Cía. escogió para ese propósito un lugar al norte del estero de Santa Ana, a solo cinco y medio kilómetros del principio de la ciudad, el cual realizó los cálculos e hizo los proyectos necesarios para tal fin, muchos de los cuales sirvieron, luego, a las otras empresas que posteriormente, fueron las encargadas de la construcción de Puerto Nuevo en el lugar que hoy esta.- La Batignolles regresó a Francia a fines de 1950. El teniente de fragata Héctor Chiriboga, jefe de la O.H. invitado por dicha empresa, la acompañó, con el permiso de la superioridad, en su viaje de regreso y permaneció trabajando con ella en el país europeo antes nombrado, por el tiempo de cinco meses, haciendo estudios y observaciones de las diferentes obras portuarias e hidrográficas que la Batignolles efectuaba en Francia. Luego del tiempo antes anotado y de recorrer otros países como Italia, Inglaterra y España, visitando sus servicios hidrográficos, el jefe de la O.H. regresó al país al mediar el año de 1951.

Estudio del canal del Morro.- El Gobierno ecuatoriano para 1952, había decidido construir el puerto de Guayaquil sobre el estero Salado, quedaba por lo tanto determinar las profundidades del canal de entrada y las cantidades de material que había que dragar. Se comenzó pues el estudio por el canal del Morro. Previamente el Comité de Vialidad del Guayas, había solicitado la venida de un técnico, especializado en esta clase de trabajos y consiguió que el ingeniero estadounidense Leonard Niscall, enviado por las Naciones Unidas se hiciese cargo de la dirección técnica de los estudios a iniciarse. Así, también, el referido comité volvió a

solicitar a la superioridad naval que la O.H. y en particular su jefe, participará en estos levantamientos hidrográficos. La O.H. entonces con la colaboración de personal del Comité de Vialidad, fue la encargada del levantamiento hidrográfico del canal del Morro, que reveló ser muy profundo pues se encontró por lo general, en toda su extensión fondos de 34'a la bajamar.

El levantamiento del canal citado duró de mayo a septiembre y terminó al norte de las islas Zapatero.

La Oceanografía y la O.H. Durante los años de 1953 y 1954, el jefe de la O.H. asiste becado por el Dpto. de Estado de EE.UU. a un curso de Hidrografía y Oceanografía en el "Coast and Geodetic Survey" en Washington D.C. parte importante en dicho curso es la instrucción en Oceanografía Física que recibe a bordo del B/ USA "Hydrographer". Ya anteriormente, dicho oficial había colaborado en pruebas oceanográficas, hechas por Batignolles en el golfo de Guayaquil y, a fines de 1952 en la expedición oceanográfica que durante 45 días efectuó el científico peruano-alemán Dr. Erwin Schweigger, alrededor de las islas Galápagos y frente a la costa de Ecuador. Estos antecedentes unidos al posterior entrenamiento recibido en el C. and G. Survey, determinaron para que en años posteriores hasta su retiro, la superioridad naval, le dedicara trabajos y comisiones relacionadas con Oceanografía, Ictiología y Pesca y le enviara nuevamente a efectuar cursos Oceanográficos y de Biología Marina al Instituto de Montemar en Chile y a bordo del buque de investigación pesquera japonés "Umitana Marú". El jefe de la O.H., para esa época el capitán de corbeta H. Chiriboga, dadas las circunstancias anotadas, por atender las referidas comisiones tanto en el país como en el exterior, se aleja un tanto de la O.H. aunque no descuida el control de sus actividades y se afana sumamente, para que la superioridad vuelva a poner su interés en incrementar los trabajos de la oficina, apoyándola en lo económico y que transforme a ésta nuevamente, en un Servicio Hidrográfico, que tenga dentro de su organismo un departamento de Oceanografía, dado el desarrollo de esta ciencia en el mundo y su incidencia en Ecuador.

Los años posteriores.- En 1957, la Comandancia General de Marina, devuelve la denominación de Servicio Hidrográfico y de Faros y Boyas- aunque todavía no hace constar la Oceanografía- a la Oficina Hidrográfica y planea su reestructuración, pidiendo se presenten programas



Oficiales ecuatorianos durante una visita a los Estados Unidos septiembre del año 1959.
Constan de izq. A derecha CPMG Carlos Monteverde Granados; CALM. Luis Gómez Cevallos,
Comandante general de Marina; CPNV Jorge Wolf Franco y CPCB Hector Chiriboga.

y proyectos, lo cual se hace; infortunadamente nada llega a plasmarse y el S.H. sigue inactivo en lo que se refiere a sus labores propias; sin embargo se intensifican las labores en el Dpto. de Faros y Boyas, pues se han aumentado el número de los primeros, construyéndolos en varios sitios de la costa, que los necesitaban.

El Dpto. de Meteorología también sigue su labor normal de colaboración con el Servicio de Meteorología, recibiendo estímulos laudatorios. Lo importante de estos últimos años de 1957 en adelante, fue que la superioridad naval tuvo ya el firme deseo de poner en marcha al Servicio Hidrográfico para que fuera el reparto que debía ser y rindiera lo que debía rendir, dentro del concierto de los organismos navales. Para ello comienza por enviar a oficiales de las nuevas promociones, a que asistan a cursos de Hidrografía en países que tienen S. Hidrográficos modernos y en

pleno desarrollo. Uno de aquellos oficiales, de los primeros enviados, el hoy capitán de corbeta Sergio Real Jaramillo del Castillo, fue el que tomó a cargo el S.H. de la Armada, nombrado jefe del mismo en julio de 1963 cuando el capitán de fragata Héctor Chiriboga G. se separó de la Armada. Quedaba, pues, el Servicio Hidrográfico en excelentes manos.

Conclusión.- El suscrito presenta este informe, que le ha sido solicitado, al señor jefe del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, en la esperanza de que sirva de base para la historia de este reparto, de innegable y necesaria importancia dentro de la Armada Nacional. Historia que, según he sido informado, saldrá dentro de poco. Lo único que le resta expresar es que, el solo mérito que quizás ha tenido, durante los largos años que he permanecido en el S.H. como oficial y luego como su jefe, ha sido su constante lucha para hacer conciencia dentro de la Armada y ante la superioridad de la necesidad de permanencia del servicio, el procurar que no se lo olvidara, ni que desapareciera. Y cree nada más, pues los tiempos fueron duros y adversos. Hoy solo le queda expresar su congratulación por los éxitos que el S.H. ha alcanzado y sigue alcanzado y desearle una larga y progresista existencia, tan larga y progresista como la de la Armada, de lo cual es una parte vital. Institución querida donde el suscrito paso la mayor parte de sus años.

Muy atentamente,

Héctor A. Chiriboga G.
Cap. de fragata (R)

Salinas, julio 30 de 1970

¡ EL PARACAIDAS NO SE ABRIÓ!

Por: CPNV-EMC (SP) Reinaldo Dueñas Hernández

"Este es el testimonio de un fatal accidente ocurrido hace 26 años a un joven oficial infante de Marina, a quien no se le abrió su paracaídas, impactó contra el suelo, y hoy vive para contarlo. El protagonista utiliza un estilo especial, pues hace referencia de si mismo en tercera persona".

AGRADECIMIENTO

"Agradezco humildemente a Dios.
Porque me ha permitido poder contar a mis hijos
sobre uno de esos días que,
ignorante en su presencia,
trataba de tocar con mis pobres manos
y desde un simple avión,
las nubes en el cielo.
Mas, en lugar de eso,
le conocí aEl".

INTRODUCCIÓN

Hay deportes que requieren de un entrenamiento muy especial y de enorme esfuerzo para practicarlos. Pero entre ellos, hay uno que demanda de la persona amante, extraordinarias condiciones naturales y una singular preparación física. Es denominado "SALTO LIBRE", y generalmente cuando alguien empieza a saltar, no querrá jamás dejar de hacerlo.

Este deporte, se lo realiza con un paracaídas especial asegurado por los hombros a la espalda (principal) y un paracaídas pequeño asegurado por delante entre el pecho y el estómago (reserva). Saliendo en caída libre desde un avión a gran altura, realmente una persona "vuela " en el espacio mientras desciende hasta la altitud en que se debe accionar el "ARO DE TIRO", ubicado en uno de los tirantes de pecho, para que el paracaídas pueda abrirse sin problemas. Esto es, a 1800 pies aproximadamente.

Lo pueden practicar hombres o mujeres, mayores o jóvenes, altos o bajos, y además, con un entrenamiento específico adecuado sirve también con propósitos militares. Es decir, se lo puede practicar como un deporte para diversión, o también como táctica en operaciones militares. Pero, en ambos SALTOS LIBRES siempre existe un grave riesgo, porque a veces el practicante, pierde la vida.

La mayoría de la gente piensa que esta actividad requiere de ejercicios extraordinarios. Pero otras personas, dicen que no es tan difícil. De todas maneras, sea lo uno o sea lo otro, lo cierto es que para las dos formas se necesita contar fundamentalmente con buenos reflejos en el cuerpo, nervios de acero, y una gran capacidad de decisión para saber qué hacer exactamente, en décimas de segundo, y eso es todo.

Los siguientes párrafos tratarán de describir lo que sintió un hombre, mientras descendía desde 1200 pies de altura, a una increíble velocidad uniformemente acelerada hacia la tierra, porque no le funcionaron, ni su paracaídas principal ni el de emergencia (reserva).

Desde entonces, siempre ha querido relatar, expresar, graficar si fuera posible, las reacciones y pensamientos generados durante el relámpago de tiempo, que se puso en rumbo hacia la muerte. Mas hasta hoy, no ha podido encontrar las palabras apropiadas para tal relato, pues una cosa considera, es narrar una aventura, pero otra es, tratar de describir un Milagro.

Guayaquil, 03 de septiembre/04



Paracaidistas listos para decolar. 3ro de la izquierda el alférez de navío
Reinaldo Dueñas. 1972

HACIA LA ZONA DE SALTO

Era casi medio día del 17 de marzo de 1978, cuando el "ARAVA" (avión de la Marina) con la puerta abierta, se encontraba volando a 1200 pies de altura rumbo a la zona de salto, en Chongón. A bordo, siete sentados en un costado y siete en el otro, iban 14 paracaidistas de la Infantería de Marina ecuatoriana, que intervendrían en un lanzamiento con banda estática, es decir, harían "Saltos Automáticos", desde mil pies de altura (entrenamiento militar para asaltos verticales).

Para el "Salto Libre", (con propósitos militares), solamente 2 personas: "nuestro" hombre que a la fecha era teniente, y un sargento, uno de los más experimentados en ese Cuerpo. Ambos calificados como maestros de Salto, tenían programado saltar desde 10 mil o desde 12 mil pies dependiendo del "techo" (altura de las nubes).



El alférez de navío Reinaldo Dueñas listo para saltar, 1972.

En primer lugar, se harían los Saltos Automáticos y luego, desde más arriba, el Salto Libre.

Conforme la nave se acercaba a la zona de salto, el primer grupo para salto con banda, (automático) recibía las órdenes correspondientes: Luz ROJA!!faltan, 3 minutos para saltar!!.....Primera Pasada: Leeeevantarse!!.....

Enganchar.... y.... aseguraar!!..... el.... equiiiiipo,... revisar!!..... Numeraaaarsee!!.

!!.....¿Quiénes son ustedes?.....INFANTES DE MARINA SIEMPRE, AHHHH!¿Vamos a saltar?Siiiiii!...¿Somos los mejores paracaidistas del mundooo?.....Siiiiii!.....¿Y por qué es que estamos aquiiii? ¡Por qué somos los mejores del mundo y nadie nos puede ganaaar!!.....

Toda una verdadera batahola de gritos, cánticos y voces de consignas para "olvidar el miedo y tener ñeque".



El Sr. teniente de fragata Reinaldo Dueñas, maestro de salto, 1976.

El griterío entonces, dentro del avión, el ruido ensordecedor de los motores y los bruscos movimientos al ponerse de pie los primeros 7, conformaban un ambiente de difícil descripción, pero de fácil percepción del PELIGRO.

Luego de emitir tales órdenes, el teniente se paró en la puerta del avión para alcanzar a ver cuanto antes la "T", en tierra. Con sus propios pensamientos. Pocos minutos más tarde, estaría en el aire. A 6 mil?, 8 mil?, 10 mil pies para su salto libre? ¿Quién sabe?. Pero eso sí, estaría tocando las nubes con sus manos. El cielo. Estaría en el cielo. Alcanzaría el cielo. La adrenalina se estaba acumulando. Le producía una sensación excitante de poder y fortaleza. Y luego, afloró el rebelde sentimiento de

libertad que solía estar presente en todos sus saltos. Este inundó completamente su ser. Le parecía que nunca podría cambiar estos momentos, por otros en su vida entera. Empezaba a sentirse alguien diferente, extraño, muy extraño. Como si no perteneciera a este mundo. Soberbio, prepotente, superior a todos, superior en todo.

EN LA ZONA DE SALTO

Un reflejo condicionado, lo sacó de su ensimismamiento. Se arrodilló en la puerta, sacó la cabeza fuera de ella para ver si la señal en tierra se acercaba. Se puso de pie y dió la orden:¡Primera "Pasada"....AAAcercaaaarseee!!.... Usted!!, le gritó al 1° hombre, LIISTOOO!! párese en la puerta!.... Con 2 pasos fuertes golpeando el piso y lanzando al mismo tiempo el gancho de su banda estática para que se deslice a lo largo del cable de anclaje del avión, el 1° hombre se colocó en la puerta. Toda la columna avanzó hacia adelante.

Acto seguido, nuevamente el teniente se arrodilló para, sacando la cabeza por la puerta, buscar presuroso la señal en tierra ("T"). Sin levantarse, volvió su mirada a la columna formada por los 7 hombres que iban a saltar en la "1° pasada" del avión sobre la zona de salto, y pudo ver que el último "paraca" tenía la banda estática peligrosamente enredada en su codo izquierdo. Sin perder un instante le ordenó al sargento, su ayudante, que vaya donde el infante descuidado y libere el brazo.

LUZ VERDE

El avión seguía su vuelo.

La "T", aunque lejos, ya apareció en tierra. Se prendió, la LUZ VERDE, y sonó el ansiado timbre: RING.....RING..... RING..... RING.....RING.

Le preguntó al primer hombre, al que estaba ya listo en la puerta, ¿Tiene miedo? noooo, mi teniente!! . ¿Entonces, vamos a saltaaaaar? Siiiiii! :

La "T" llegaba, ahora, ya casi estaba bajo el "ARAVA". Entonces, el teniente le gritó:... SALTEEEE.....!.

Y salió "pateando al aire" y gritando fuerte: UN MIL, DOS MIL,siguieron los otros infantes, el resto de la 1° pasada. Uno por uno. 2 golpes fuertes contra el piso: UN ! DOS ! y..... afuera!..... al espacio. UN! DOS! y.....afuera!.....al espacio, el tercero, el cuarto, y así, hasta que de pronto, tuvo frente a él, al último tripulante. Era el mismo que segundos antes había sido corregido, que ahora buscaba afanosamente la puerta. Y con horror advirtió que otra vez, tenía envuelto el brazo con la banda estática de su paracaídas.

Instantáneamente y antes de que salte, le puso las manos en el pecho para detenerlo, para impedir que salte, para impedir que.... se arranque el brazo. Pero el infante de Marina se acercó con mucho impulso hacia la puerta y.... con los ojos cerrados!. No le vió al teniente, lanzó el gancho de su banda estática por el cable de anclaje del avión, nerviosamente buscó la puerta y, se arrojó al vacío. Entonces, la banda estática se soltó y dejó de seguir aprisionando el brazo al tripulante, pero ahora, se enredó en el paracaídas de reserva del teniente, quien de rodillas a un lado de la puerta, comandaba el salto y se hallaba esperando que salte el séptimo hombre. Como era lógico, al ser chicoteado su "reserva", por



Fotografía publicada en un reportaje periodístico sobre el incidente del entonces TNFG Reinaldo Dueñas.

la banda estática del paracaídas del último hombre, el teniente perdió el equilibrio en la puerta y en un abrir y cerrar de ojos, salió despedido del avión. Se encontraba en el espacio. Estaba a mil doscientos pies de altura. Poca altura. Necesitaba 2 mil trescientos por lo menos, para que funcionara correctamente su equipo.

EN EL AIRE

En el "ESCAPE" se golpeó el casco de protección a la cabeza, contra el fuselaje. Sabía que estaba a poca altura. Que su equipo de Salto Libre no iba a funcionar, y automáticamente, sin pensarlo, tiró del "ARO" de su paracaídas principal. Se abrió la envoltura. Comenzó el proceso de apertura, lentamente, imperceptiblemente, angustiosamente. Seguía descendiendo. Esa es la terrorífica sensación que no podría describir. Le parecía que estaba peleando contra algo, contra alguien, infinitamente poderoso. Contra un gigante. Movía desesperadamente sus brazos, sus piernas, tratando de abrir la cúpula. Rápido, lo más rápido posible. ¡Por favor, ábrete!. No pensaba en nada más que en "hacerle" funcionar. Estaba preocupado, ansioso de "ver" la cúpula abierta. La gran cúpula. Ábrete! Ábrete!. Mentalmente ansiaba, suplicaba, mientras caía a la tierra en tan trágico viaje. Su cuerpo giró una vez, otra vez, y otra vez, hasta que, el suelo apareció!.....¡Se abrió terriblemente a sus ojos, a su rostro, a su vida, ¿O a su muerte?. Su mente ya no razonaba, no sabía que hacer, no tenía salvación, no atinaba a, NADA!.

Mas, de algún lugar muy profundo en esos pálidos instantes de su vida, le brotaron las siguientes palabras, y recomendó: "¡Portarase bien Mamita!".....

Luego; la explosión. Una explosión muy fuerte.

SU PRESENCIA

Todo fue tan rápido, sumamente rápido. Apenas 5 segundos desde que salió del avión y aterrizó en el suelo. Sin embargo, 5 segundos en los cuales, realmente llegó a tocar el cielo con sus manos.

Porque si no es así. ¿Cómo sabríamos lo que estamos relatando?

Tendido estaba ahora sobre las hierbas. En ese verde y suave paraíso escondido en las cercanías de Chongón. Cerrado los ojos sus extremidades abiertas, como queriendo abrazar al Sol, al firmamento, tratando de alcanzar lo inalcanzable, de abarcar al máximo ese cielo azul bendito, como tratando de abrazar otra vez la vida, gracias a su presencia.

Abrió sus ojos, húmedos por el sudor y la sangre. Un silencio de fuego, dado el calor sofocante del momento. Una abeja se posa en su oreja izquierda. Zumba reiniciando el vuelo. Pero ahí regresa ¿Una mosca? ¿Qué es?.

A pesar de sus múltiples heridas en los brazos, piernas, cadera, cuello y cara, pudo ponerse de pie para agradecer a Dios, al habérsele manifestado de esta forma, grandioso y misericordioso. Estaba vivo!.

Sus últimas palabras, cual consigna útil para la lucha por la vida, fue el único recurso que se le presentó a la mano en el umbral de su existencia. Pero fueron la clave al fin y al cabo, para conseguir tan feliz revelación. Porque, las palabras pronunciadas no entrañaban, maldiciones, rabia, dolor, rencor, o en fin, ningún sentimiento amargo, ni reclamo por desajuste alguno en su paso por la vida, sino todo lo contrario: Fue un mensaje de ternura, cariño, protección, responsabilidad, preocupación, y de mil sentimientos más, puros. Pero sobre todo, de AMOR. Del amor quizás, a la VIRGEN MARÍA, quién sus momentos de dolor y de tristeza siempre transformaba en gozo, o del amor a su MADRE, quien nunca dejaba de interceder ante Dios por él, o del amor a su pequeña HIJA, frágil e inocente flor a merced de un riguroso invierno.

No sabe, cómo se inspiró para tal invocación, pero lo cierto es que ese providencial triángulo del espíritu formado por: Su fé inquebrantable en MARÍA, el amor sublime hacia su MADRE y la postrer preocupación por el futuro de su HIJA, prodigioso fruto de su corazón, conmovió al ETERNO CREADOR a redimirlo, con su presencia.

Seis meses demoró "nuestro" hombre en recuperarse totalmente, y cuando todos los doctores y "entendidos" de estos casos, aseguraban que necesitaría de una silla de ruedas para sus actividades futuras, volvió a

subirse en los aviones para continuar saltando. Pero ahora, ningún sentimiento vanidoso cruzaba por su mente, como aquel de "tocar el cielo" con sus manos. Hoy también lo hacía, pero humildemente extasiado en su grandeza y confiado en su presencia.

¿Qué más puede aspirar, o sentir, un ser humano?

NUEVA VIDA

Fue trasladado al hospital Naval de Guayaquil para recibir la atención médica inicial y luego ser enviado de emergencia al hospital de las FF.AA. en Quito, en donde fue intervenido quirúrgicamente. Sufrió fracturas en 73 partes de su cuerpo, siendo la de mayor gravedad, en el cuello del fémur en su cadera derecha.

Increíblemente, a fines de abril del mismo año, es decir a los dos meses de haber ingresado al hospital militar, fue dado de alta para reincorporarse a sus funciones de comandante de guardiamarinas. En una silla de ruedas al comienzo y con un par de muletas después.

El 8 de mayo fue ascendido a capitán de corbeta, por haber cumplido previamente con todos los requisitos necesarios. Inclusive la ficha médica se había realizado un día antes del accidente. Fue una ceremonia (a la que asistió ya sin muletas) de hondo significado y de gran emotividad, contemplada en el respectivo reglamento interno de manera específica para los casos, no muy frecuentes, en que asciende un comandante de gamas en ejercicio de sus funciones.

El 10 de agosto, desfiló con su Escuela Naval en Quito.

Y finalmente, en septiembre del mismo año 1978. por haber ganado con anterioridad un concurso de becas, fue designado a realizar el curso de Operaciones Anfibias en Quántico, Virginia, U.S.A.

Es decir,.....a los SEIS MESES del accidente, tomaba forma una NUEVA VIDA.

Han transcurrido 26 años, desde ese maravilloso día. El teniente alcanzó el grado de capitán de navío y se retiró del servicio activo. Ingresó a la Marina Mercante. Navegó por algunos mares: Pacífico, Atlántico, Mediterráneo, Adriático, Jónico, mar de China, mar Amarillo, mar de Japón, etc. En tierra se desempeñó como director de Personal Marítimo Mercante en la DIGMER, y como director de la Escuela de la Marina Mercante Nacional. Actualmente es evaluador de gestión del sector Marina Mercante y del sector de Investigaciones Marítimas, en la Inspectoría General de la Armada.

Aunque ha cambiado radicalmente de actividades, el CPNV-EMC (sp) Reinaldo J. DUEÑAS Hernández, autor de estos párrafos, siempre estará conciente de que, si bien es cierto que "uno nunca muere la víspera", sin embargo, nunca dejará de estar vigente la necesidad de contar con la garantía de, su presencia.

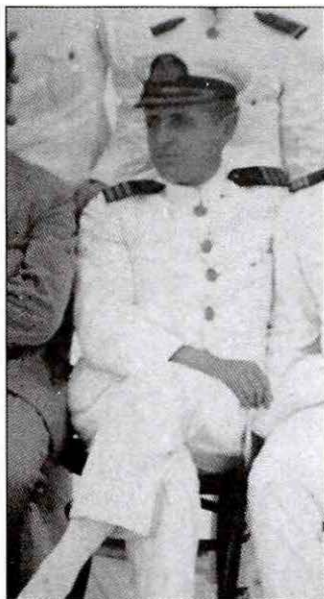
Gracias al cielo.

NOTAS PARA LA HISTORIA DE LA JEFATURA DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

Por: CPMG. (SP) Mariano Sánchez Bravo

Cuando el 23 de julio de 1926 se ponía en vigencia la Ley Orgánica de Marina, elaborada a base de un proyecto presentado por una comisión de tres oficiales navales presidida por el capitán de fragata Juan Francisco Anda y Maldonado, se instituyó el Estado Mayor de Marina y la Sección Marina como organismos asesores del Ministerio de Guerra, Marina y Aviación en asuntos operativos y administrativos respectivamente.

El Estado Mayor de Marina debía coordinar sus actividades con el Estado Mayor del Ejército, lo que significaba el



CPMG Juan Fco. Anda
y Maldonado

reconocimiento de la total independencia del Ejército.

El 1 de diciembre de 1927, de conformidad con el reglamento de reparticiones y dotaciones de la Armada, el presidente provisional de la República, Isidro Ayora, decreta el nombramiento y distribución de los oficiales navales en el alto mando, de la siguiente manera:

Ministerio de Guerra, Marina y Aviación
II Departamento – Marina

Capitán de fragata Teodoro Morán V.
jefe del departamento y sección Personal.

Capitán de corbeta ingeniero Benigno S. Abad
jefe de la sección Material y Administración.

Teniente de fragata ingeniero César E. Cevallos A.
jefe de la sección Defensa de Costas.

Teniente de fragata de Administración Benigno Crespo A.

Dirección general de la Armada

Capitán de fragata Juan F. Anda M., director general de la Armada;
capitán de corbeta Álvaro R. Cañarte, ayudante mayor;
alférez de navío de Administración Manuel M. Noboa.

Como podemos observar, en la Dirección General de la Armada, que en julio de 1936 cambiaría su nombre a Comandancia General de Marina, no existe la jefatura del Estado Mayor, como organismo asesor al interior de la Armada.

El 2 de marzo de 1939, siendo presidente de la Honorable Cámara del Senado el Dr. Carlos Alberto Arroyo del Río, se expidió el decreto

legislativo que aprobaba la nueva Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, la que dice en su artículo 1 que las Fuerzas Armadas se componen de las siguientes instituciones:

- a) Ejército y Aviación
- b) Marina

En dicha ley se menciona también que el Departamento de Marina y Galápagos es uno de los que forma parte del Ministerio de Defensa Nacional, y que el comandante superior del Ejército ejercerá acción de mando sobre todas las actividades militares de las fuerzas terrestre y aérea. Además, tiene autoridad sobre la Marina en cuanto se refiere a la coordinación de las actividades de preparación para la guerra.

El artículo 18 reza que "El Estado Mayor General depende directamente del comandante superior y está dirigido por un oficial general, jefe de Estado Mayor General, nombrado por el presidente de la República".

Según el artículo 51 el Departamento de Marina es el órgano directo y principal del Ministerio de Defensa Nacional para el mando de todas las actividades navales, y en consecuencia el comandante general de Marina y jefe del Departamento, será el superior directo de la Marina.

Se dice además, que la Marina tendrá relaciones con el comandante superior de las Fuerzas Armadas para todo lo que se refiere a estudios de defensa en cooperaciones combinadas, por medio del Estado Mayor de Marina, asignado al Estado Mayor General.

De acuerdo a la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas decretada por el legislativo el 11 de enero de 1946, uno de los órganos del alto mando es el "Estado Mayor General de las Fuerzas Armadas", del que las comandancias dependían directamente en todas las cuestiones de carácter técnico profesional.

En el año de 1947 el capitán de corbeta Manuel Nieto Cadena pasó a la Comandancia General de Marina como jefe de Operaciones, cumpliendo en ese cargo las funciones que después cumpliría el jefe del Estado Mayor de la Armada. En aquél año era comandante general el Sr. CPNV. Alberto Sánchez López.

En la década de 1950 la Comandancia General de Marina tiene a su cargo los departamentos de Operaciones, del Personal, del Material y Logístico, a los cuales son destinados oficiales para su desempeño como jefes de los mismos.



CALM. Ramón Castro Jijón

Desde del 1 de enero de 1950 figura como jefe del Estado Mayor de la Armada y jefe de la División del Personal el capitán de corbeta Ramón Castro Jijón; aquel sería el primer oficial naval que ejerció efectivamente el cargo, y lo haría por un año, cuando el CPMG. César Endara Peñaherrera era comandante general de Marina, pues el 1 de enero de 1951 lo reemplaza el capitán de corbeta Alejandro Cajas Vallejo. El 1 de enero de 1952 el capitán de fragata Luis Gómez Cevallos es designado al cargo como jefe del Estado Mayor de la Armada, pero solo actuaría por un mes, ya que el 1 de febrero el capitán de fragata Ramón Castro Jijón vuelve a desempeñarse como tal, y a pesar de que ocupa dicha plaza hasta el 1 de enero de 1954, lo cierto es que el Sr. comandante Castro viajó a Chile en febrero de 1953 junto al Sr. capitán de fragata Luis Gómez Cevallos con el propósito de realizar los estudios en la

Academia de Guerra Naval, completando los mismos a inicios de 1955, obteniendo ambos el título de oficial de Estado Mayor, por lo que es fácil darnos cuenta que el cargo de jefe del Estado Mayor solo fue ejercido

hasta la fecha de su viaje por el comandante Castro, pero siguió ocupando la plaza en condición de "comisión en el exterior".

El Sr. VALM. Manuel Nieto Cadena, comandante general de Marina desde el 1 de septiembre de 1952 hasta el 15 de diciembre de 1955, nos dice que en el lapso que no ejerció el comandante Castro, fue el jefe de Operaciones el que cumplió con las funciones que correspondían al jefe del Estado Mayor de la Armada.

El 1 de enero de 1954 el capitán de fragata Ramón Albán Semanate es trasbordado de jefe del Primer Distrito Naval a jefe del Estado Mayor de la Armada y encargado de la División del Personal de la Comandancia General de Marina, por lo que sería el cuarto oficial naval que ejerció efectivamente el cargo.

Con fecha 1 de febrero de 1955 se destina al Estado Mayor de la Armada, como jefe, ocupando vacante de capitán de navío, al capitán de fragata Guillermo Ordóñez Gómez. Permanece en el cargo hasta diciembre del mismo año, en que es designado para ejercer el Comando General de Marina; lo reemplaza en la jefatura del Estado Mayor de la Armada el capitán de fragata Jorge Wolf Franco.

Es así que "con fecha 3 de abril de 1956 y mientras dure la ausencia del Sr. capitán de navío Guillermo Ordóñez Gómez, comandante general de Marina titular, quien viaja al exterior, se encarga de las funciones de comandante general de Marina interino al Sr. capitán de navío Jorge Wolf Franco, jefe del Estado Mayor de la Armada". El 30 de abril del mismo año el comandante Ordóñez reasume funciones de comandante general de Marina titular, y por lo tanto el comandante Wolf retorna al Estado Mayor de la Armada, en su calidad de jefe.

El 10 de marzo de 1957 el Sr. capitán de navío Jorge Wolf Franco viajó a Washington, para desempeñarse como oficial de enlace ante las autoridades navales de los Estados Unidos. A partir del 1 de junio del mismo año se le cancela el nombramiento de oficial de enlace, y se le autoriza efectuar estudios en el "Naval War College". Lo acompaña en dichos

estudios el Sr. capitán de navío Ramón Albán Semanate. Es de indicar que el comandante Wolf continua ocupando la plaza de jefe del Estado Mayor de la Armada, con la novedad de "en comisión en el exterior".

* * * * *

Por otro lado, el 28 de abril de 1956 se había expedido un decreto autorizando que el capitán de fragata Gonzalo Cabezas Cabezas y los capitanes de corbeta Carlos Monteverde Granados y Jorge Game Castro, puedan viajar a Chile a efectuar estudios de Estado Mayor en la Academia de Guerra Naval.

Los dos últimos oficiales nombrados ascienden al grado de capitán de fragata, con fecha 9 de agosto de 1956, y el 16 de junio de 1957 el Sr. comandante Monteverde se incorpora a la Armada, una vez que culminó con éxito los estudios en la Academia de Guerra Naval de Chile. El 19 de julio del mismo año se le autoriza el uso de la medalla "Cruz Naval", otorgada por la Armada chilena, y se le canjea los despachos a capitán de fragata de Estado Mayor, siendo el tercer oficial de Estado Mayor de la Marina ecuatoriana.

El 1 de julio de 1957 el Sr. capitán de fragata Carlos Monteverde es destinado al departamento de Operaciones de la Comandancia General de Marina, como jefe, por lo tanto pertenecía al Estado Mayor de la Armada, siendo aun comandante general de Marina el capitán de navío Guillermo Ordóñez Gómez.

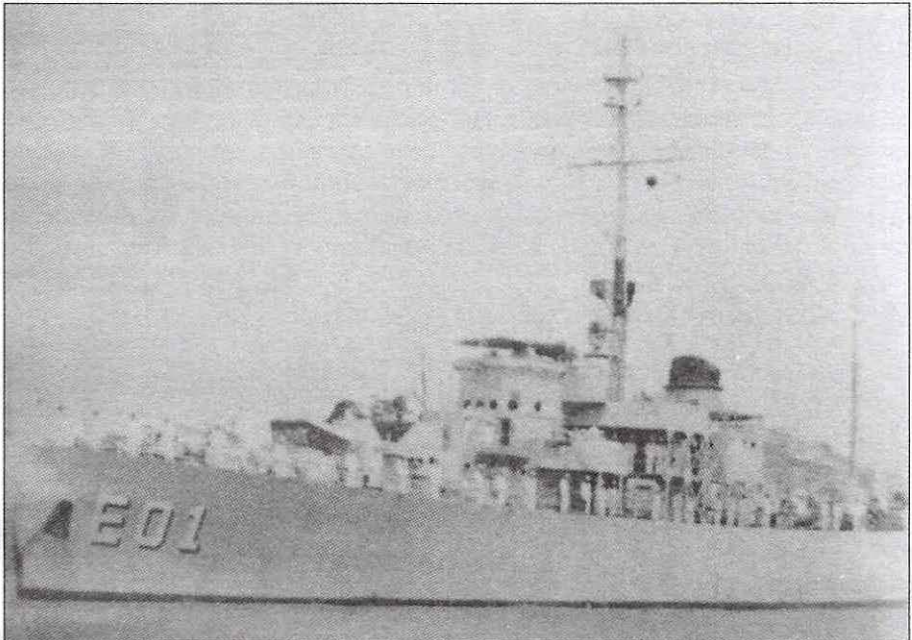
Los otros departamentos del Estado Mayor de la Armada lo ocupaban los siguientes oficiales:

- Capitán de corbeta Rafael Cevallos Viteri, jefe del departamento de Logística.
- Capitán de corbeta Wilfrido Freire Dueñas, jefe del departamento del Material.

- Capitán de corbeta Edmundo Mena Salvador, jefe del departamento del Personal.

En agosto de 1957 el jefe del departamento de Operaciones, capitán de fragata Carlos Monteverde Granados, presidió la elaboración de un proyecto para reformar la organización de la Armada, cuyos aspectos más importantes se referían a la reestructuración del Estado Mayor de la Armada como organismo de asesoramiento y planeamiento, quitándole las funciones administrativas que venían desempeñando.

Otro asunto que contenía el citado proyecto era la creación de los departamentos de Administración de Personal y el de Logística, como repartos situados al mismo nivel de los directamente subordinados a la Comandancia General de Marina.



Fragata "Guayas"

Trataba también de la creación de la Base Naval de Guayaquil, cuyo jefe sería un capitán de fragata, quien tendría a sus órdenes el Arsenal, el Centro Médico, el Centro de Abastecimiento y el Servicio Social; y estaría bajo el mando directo del comandante de la Primera Zona Naval.

Por último trataba de la organización de la Escuadra, la que quedaría conformada por la fragata "Guayas", los destructores "Presidente Alfaro" y "Presidente Velasco", y teniendo como buque auxiliar al BAE "Cotopaxi".

El transporte "El Oro" pasaría a depender directamente de la Comandancia de la Primera Zona Naval, y el aviso "Atahualpa", del comandante de la base de Guayaquil.

Casi todas las sugerencias hechas por el jefe del departamento de Operaciones del Estado Mayor de la Armada, fueron haciéndose realidad en el transcurso del tiempo.

En el mes de noviembre, se elaboró un proyecto de organización de la defensa de costa, y otro, sobre la creación del Batallón de Infantería de Marina; en enero del siguiente año, uno sobre los cursos que debían funcionar en la Escuela de Especialidades; y en la misma fecha, otro, en el que se establecía los períodos en los que los diversos repartos de la Armada debían desarrollar sus actividades en forma condicionada.

Para la escuadra establecía:

Periodo operativo, de enero a junio, con base en Salinas.

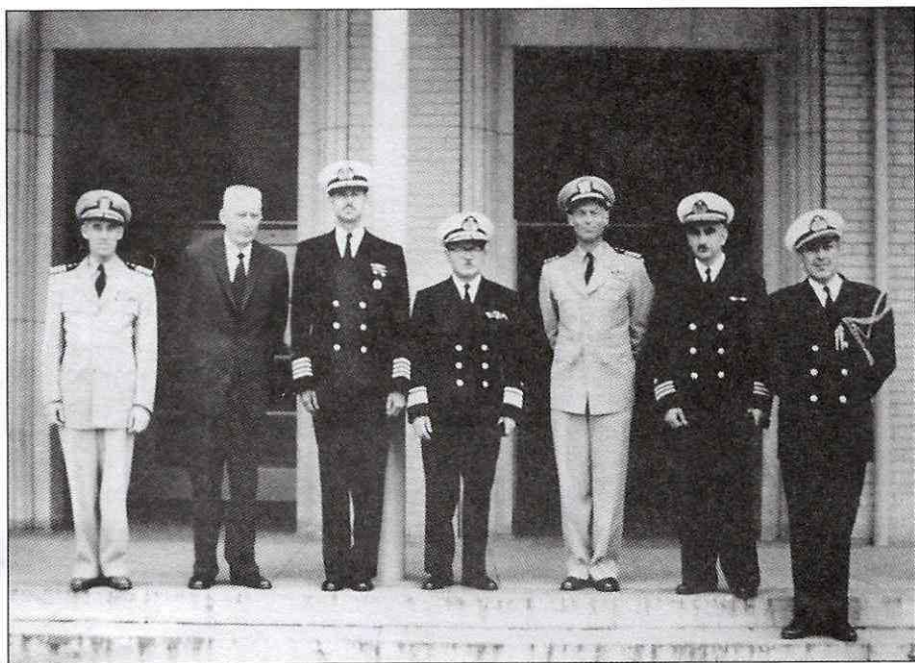
Periodo de reparaciones, de julio a septiembre en Guayaquil.

Periodo de instrucción y mantenimiento, de octubre a diciembre en Guayaquil.

Para la Escuela Naval se establecía el periodo de embarque en los buques de la escuadra, en los meses de enero y febrero; para la Escuela de Grumetes se consideraba el periodo de clases, en los meses de enero a septiembre y el periodo de preparación de los cursos, elaboración de programas, etc., de octubre a diciembre; y en la Escuela de Especialidades debían funcionar los cursos de las diferentes especialidades, desde febrero hasta noviembre y los cursos de recalificación, de agosto a noviembre.

Este último proyecto fue puesto en ejecución inmediatamente y el Proyecto de Reestructuración de la Armada sirvió de base para su reorganización.

* * * * *

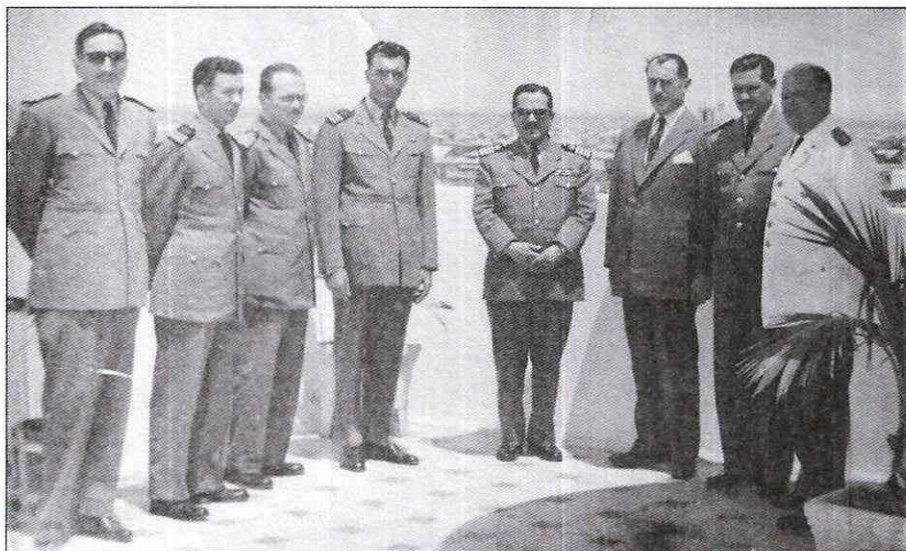


Visita realizada a los EE.UU. por los oficiales ecuatorianos: CALM Luis Gómez, CPNV Jorge Wolf, CPGF Carlos Monteverde, y TNFG Héctor Chiriboga, en octubre de 1959 junto a oficiales norteamericanos.

El 4 de septiembre de 1958 el capitán de navío Jorge Wolf Franco, pasa de jefe del Estado Mayor de la Armada a comandante de la Primera Zona Naval, el mismo que seguirá constando en el exterior.

Consecuentemente, en la misma fecha, el capitán de fragata-EM Carlos Monteverde Granados es transbordado de jefe del departamento de Operaciones de la Comandancia General de Marina, a jefe del Estado Mayor de la Armada, ocupando vacante de capitán de navío.

Diremos de una vez, que los capitanes de navío Ramón Albán Semanate y Jorge Wolf Franco obtuvieron en 1959 el título de Estado Mayor, una vez que concluyeron sus estudios en el "Naval War College".



El Dr. Camilo Ponce, presidente de la República, junto a oficiales navales; entre ellos los capitanes de navío: Luis Gómez Cevallos, Guillermo Ordóñez y Carlos Saavedra Garcés, quienes por aquel tiempo ocuparon el cargo de jefe del Estado Mayor de la Armada

El 1 de enero de 1959 el capitán de fragata Jorge Paez Torres es asignado al Estado Mayor de la Armada como jefe del departamento de Operaciones y Telecomunicaciones, y el 1 de septiembre de 1960 el capitán de fragata Gonzalo Cabezas al departamento de Personal del mismo Estado Mayor, como jefe.

Es de indicar que tanto la Primera Zona Naval como la Comandancia de Escuadra tenían Estado Mayor, tal es que desde el 1 de enero de 1959 actuaba de jefe de Estado Mayor de la Escuadra el capitán de corbeta Francisco Coronel.

El comandante Carlos Monteverde permaneció en el cargo hasta el 1 de enero de 1960, fecha en que es transbordado a la Comandancia de Escuadra, como comandante en jefe, ocupando vacante de capitán de navío. Fue nombrado nuevo jefe del Estado Mayor de la Armada el capitán de fragata Sergio Saenz Bejarano, quien venía del Estado Mayor General de las Fuerzas Armadas.

En lo que sigue del tiempo, distinguidos oficiales de Marina ejercieron dicho cargo, hasta la actualidad, en que con fecha 20 de enero de 2003 fue designado el Sr. contralmirante Renán Sánchez Coba, hoy vicealmirante, y con fecha 3 de agosto de 2004 asume como tal el Sr. vicealmirante Manuel Zapater Ramos.

* * * * *

A continuación presentamos un cuadro de los oficiales que se desempeñaron como jefes del Estado Mayor de la Armada, durante los primeros años de existencia de dicha jefatura:

FECHA		NOMBRE
1 Ene.	1950	CPCB. Ramón Castro Jijón
1 Ene.	1951	CPCB. Alejandro Cajas Vallejo
1 Ene.	1952	CPFG. Luis Gómez Cevallos
1 Feb.	1952	CPFG. Ramón Castro Jijón
1 Ene.	1954	CPFG. Ramón Albán Semanate
1 Feb.	1955	CPFG. Guillermo Ordóñez Gómez
	Dic. 1955	CPNV. Jorge Wolf Franco
4 Sep.	1958	CPFG. Carlos Monteverde Granados
1 Ene.	1960	CPFG. Sergio Saenz Bejarano
1 Nov.	1960	CPNV. Ramón Castro Jijón
15 Jun.	1961	CPNV. Alejandro Cajas Vallejo
9 Nov.	1961	CPFG. Rafael Cevallos Viteri
27 Jun.	1962	CPNV. Francisco Espinosa Coronel
	Ene. 1964	CPNV. Gonzalo Calderon Noriega

FUENTES UTILIZADAS

- 1) Ordenes Generales y otros documentos del Archivo Histórico del Instituto de Historia Marítima.
- 2) Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de 1939.
- 3) Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de 1946.
- 4) Tomo XII de la obra "Historia Marítima del Ecuador" por CALM Carlos Monteverde Granados.- Edición INHIMA 2003.

SECCIÓN DOCUMENTOS

**DECRETO DE CREACIÓN O LEGALIZACIÓN DE
LA MARINA DE GUERRA ECUATORIANA**

DECRETO DE CREACIÓN O LEGALIZACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA ECUATORIANA

El Congreso Constitucional del Estado del Ecuador
Considerando:

1º que el antiguo Apostadero de Guayaquil debe variar su denominación por no depender en el día de otro Departamento Marítimo.

2º Que conviene fijar el número de empleados que deben servir las dependencias militares de Marina

Decreta:

Artículo 1º El establecimiento de la Marina Militar en el puerto de Guayaquil, se nombrará Departamento Marítimo del Ecuador.

Artículo 2º Su jurisdicción se entenderá desde el Río Tumbes por el Sur y por toda la costa del territorio del Estado hasta los límites que por el Norte señalan los tratados que han de celebrarse con el Estado de la Nueva Granada.

Artículo 3º El mando de este Departamento se dará a un General de Brigada de Marina o Capitán de Navío a juicio del Gobierno bajo la denominación de Comandante General, con las prerrogativas y responsabilidad que designan las Ordenanzas Generales de la Armada.

&º. único.- Cuando el Gobierno por circunstancias particulares nombre un General o Coronel del Ejército para Comandante de Armas del Departamento reunirá este el mando de la Comandancia General de Marina.

Artículo 4º Habrá un Mayor de Departamento de la clase de Capitán de Fragata, quien se hará cargo de las oficinas de mayoría, Secretaría y sus correspondientes archivos con las atribuciones que tienen por las ordenanzas los mayores de Departamento Marítimo.

Artículo 5º Este Jefe tendrá a sus órdenes para el despacho de las dos oficinas, un adjunto y dos escribientes.

Artículo 6º En el Arsenal subsistirán los dos empleados que hay en la actualidad y son el Sub-Inspector y el Contador Interventor.

Artículo 7º El Sub-Inspector será de la clase de Teniente de Navío, y reunirá el cargo de Capitán de puerto.

&. único.- Tendrá a sus órdenes un subalterno de la clase de Alferes, cuando el Gobierno lo juzgare necesario.

Artículo 8º Ninguno de los Oficiales desembarcados cualquiera que sea el destino en tierra, podrá tomar ración de armada, sin que se le descuenta de su sueldo.

Artículo 9º Los Oficiales embarcados en buques de guerra que tengan menos de la mitad de su dotación de marinería, según reglamento, no gozarán de la media gratificación que les señale en puerto el decreto del Poder Ejecutivo de 7 de septiembre de 1826, sino solo la ración a más del sueldo.

Artículo 10º Los Generales Jefes y Oficiales que se hallen sueltos en la actualidad, y los que queden sin destinos después que se haga el arreglo de la corta dotación que debe permanecer en la fragata Colombia, quedarán reformados en los mismos términos que los del Ejército y con la parte del sueldo que les asigna la ley de retiros de 27 de octubre del presente año.

Artículo 11º Los Jefes y Oficiales de esta arma que tengan las aptitudes correspondientes a su graduación conforme a los artículos 24 y 32 del tratado 2º título 2º, y al 88 del tratado 2º / título 3º de las ordenanzas de la Armada, serán agregados al Estado Mayor General, colocándolos en las secciones de artillería de Marina y Topografía.

Artículo 12º En los empleos efectivos, o ascensos que se hayan de conferir a los Oficiales de la Armada, como que este es un cuerpo facultado, observará el gobierno estrictamente los trámites que previenen las ordenanzas en lo referidos artículos, exigiendo en todos los casos pertenecientes a la Marina de Guerra y Mercante el informe del Comandante General con acuerdo de la Junta económica Gubernativa del Departamento la que a la vez será junta de Dirección.

Artículo 13º Si las circunstancias exigiesen mayor aumento de buques de guerra que el que hay en la actualidad, serán empleados en ellos los Oficiales que estén destinados en tierra, y los reformados ocuparán su lugar según se previene en las ordenanzas de la Armada.

Artículo 14º Los Oficiales desembarcados y los destinados a buques desarmados, asistirán dos días de la semana a casa del Comandante General a la hora que éste, o el Mayor del Departamento designe, para conferenciar sobre las materias facultativas que hayan anunciado previamente, cumpliendo lo que previenen las ordenanzas desde el Artículo 69 hasta 89 tratado 2º títulos 3º.

Artículo 15º El Comandante General dará parte semanalmente al Gobierno de que se han tenido las conferencias y de los Oficiales que sin justa causa hayan dejado de concurrir a ella.

Artículo 16º La falta de asistencia a estos actos será considerada como de gravedad y se sentará en la hoja de

servicios. Dada en Quito a 3 de noviembre de 1832.- 2º.- El Vice-Presidente del Congreso.- Pablo Bazcones.- El Secretario del Congreso Mariano Miño.- Palacio de Gobierno en Quito a 8 de noviembre de 1832.- 22º Ejecútase.- Juan José Flores.- Por su Excelencia.- Antonio Martinez Pallares.- Es copia.- San Miguel.

Es copia.- Córdova

Es copia de su original, de que certifico. Quito a 13 de diciembre de 1832.- 22º.

SECCIÓN NOTICIAS

Acto en Instituto de Historia Marítima

Promoción e incorporación de Miembros de la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima, presentación del libro *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, y develizamiento de retrato de Cristóbal Colón.

En el auditorio del Instituto de Historia Marítima (**INHIMA**) se realizó el ascenso a **Miembros de Número** de: la Dra. **Norma Plaza de García**, y del Lcdo. **Alejandro Guerra Cáceres**; como **Miembro Correspondiente** se incorporó el Sr. **Arturo Santander Monroy**. En esta misma ceremonia se presentó el libro ***Memorias del VII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana***, y se develizó un **retrato** al óleo del almirante **Cristóbal Colón**. El acto se llevó a cabo en las instalaciones del INHIMA el día jueves 11 de noviembre del presente año.



Asistentes al evento. Constan en primer plano el Sr. CALM. Homero Arellano Lascano, director de la Marina Mercante y del Litoral junto a otros oficiales.

El Sr. CPFPG(SP) Mariano Sánchez Bravo, director del Instituto de Historia Marítima, dirigiéndose a la concurrencia.

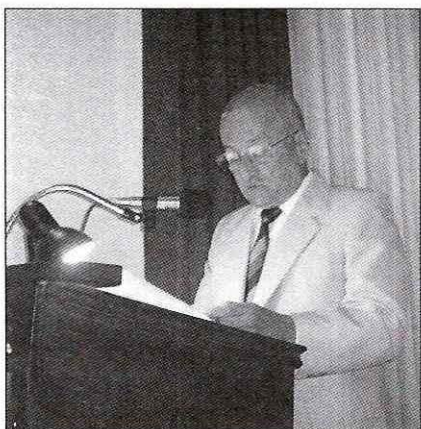
La doctora Plaza y el licenciado Guerra disertaron –cada uno–, un trabajo histórico marítimo inédito, previo a posesionarse como *Miembros de Número*; el señor Santander también intervino con una conferencia antes de recibir el nombramiento de *Miembro Correspondiente*.



Dra. Norma Plaza, durante su intervención sobre: "Las 200 millas de mar territorial y la frontera marítima de la República del Ecuador".

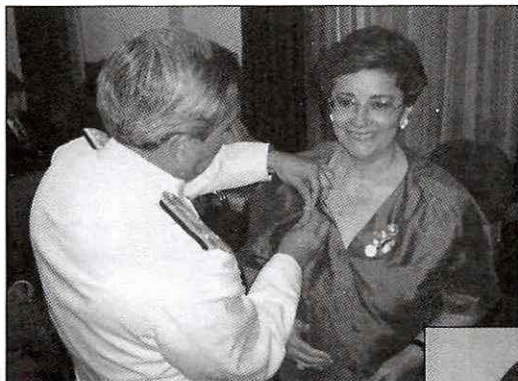


El Lcdo. Alejandro Guerra, disertó sobre: "Los puertos marítimos de la provincia de Manabí".



El Sr. Arturo Santander expuso sobre: "El carpintero de rivera de los astilleros navales de Guayaquil".

Para la *Academia Ecuatoriana de Historia Marítima* constituye un gran honor el otorgar estas denominaciones –por resolución unánime–, considerando que son personas de respetable trayectoria y, porque han cumplido con los requisitos exigidos en los estatutos de esta *Academia*.



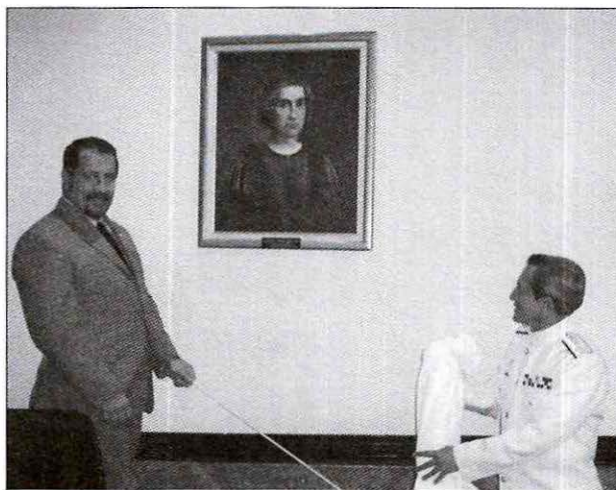
El Sr. CALM. Homero Arellano impone la medalla a la Dra. Norma Plaza que la acredita como Miembro de Número.

El Cdte. Mariano Sánchez (Pdte. de la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima), impone la medalla que corresponde a Miembro de Número al licenciado Alejandro Guerra.



El Sr. Arturo Santander Monroy recibe la medalla que lo acredita como Miembro Correspondiente de manos del Dr. Alberto Cordero (vicepresidente de la Academia Ecuatoriana de Historia Marítima).

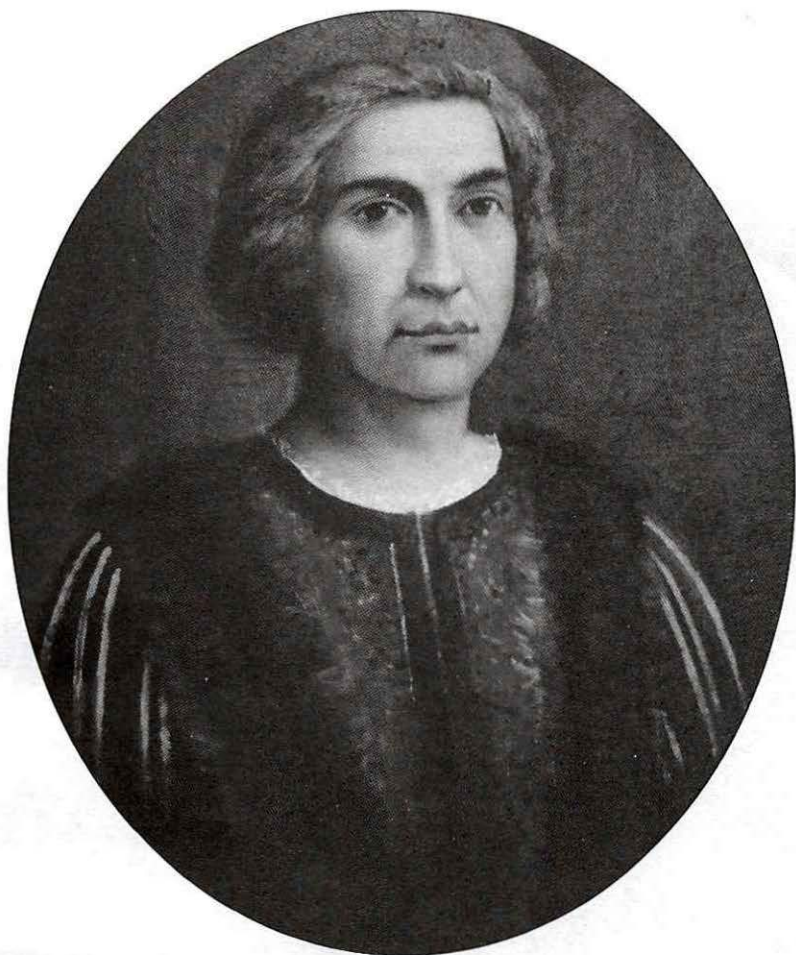
Acto seguido, se procedió al develizamiento de un retrato al óleo del navegante y mercader genovés *Cristóbal Colón*, descubridor de América, pintura autoría de: Rafael Salas. El cuadro es una gentil donación que hizo el Dr. **Jorge Norero González** al museo naval "Almirante Juan Illingworth". El doctor Norero, previo al develizamiento, recibió una placa que le otorgó el INHIMA en agradecimiento por su valioso aporte a este museo.



El Sr. ALM. Arellano y el Dr. Norero, en el momento del develizamiento del óleo.



El doctor Jorge Norero recibe de manos del Cdt. Mariano Sánchez una placa en agradecimiento a su generoso gesto.



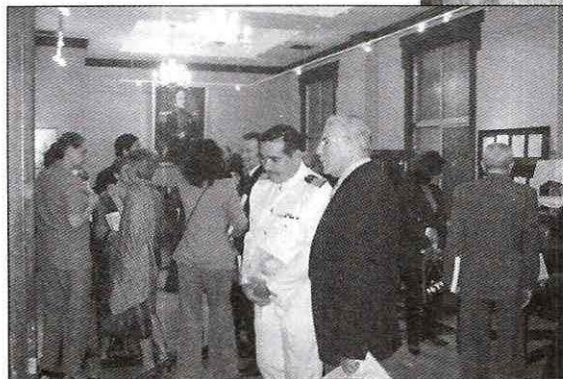
Retrato al óleo de Cristobal Colón, trabajo realizado por el notable pintor quiteño del siglo XIX Rafael Salas (1826-1906), hijo del célebre artista Antonio Salas, distinguido pintor de la época de la Independencia. Esta obra, a partir de la presente fecha será expuesta en una de las salas del Museo Naval "Almirante Juan Illingworth", pintura que podrá ser admirada por todos quienes visiten este reparto naval.

A continuación el Instituto de Historia, presentó el libro de ponencias: *Memorias del VII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, obra que contiene la recopilación de los diversos temas que se trataron durante el simposio; publicación que se está difundiendo ampliamente en los países participantes y en nuestra patria.



La concurrencia cuando apreciaba el contenido de la obra.

Fotografía del libro "Memorias del VII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana".



la concurrencia a este evento, luego de concluida la sesión solemne, aprovechó la oportunidad para recorrer las instalaciones del museo naval "ALM. Juan Illingworth".

