El mar en la historia del Ecuador

Academia Nacional de Historia Militar del Ecuador

El mar en la historia del Ecuador

Academia Nacional de Historia Militar

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
ECUADOR

ACADEMIA NACIONAL DE HISTORIA MILITAR
ECUADOR

Contenido

Presentación **5**

La balsa y la navegación oceánica de indígenas americanos **8**
Benjamín Rosales Valenzuela

Galápagos: una historia **36**
David Andrade Aguirre

Poder naval de España, siglo XVIII Geopolítica de los océanos **70**
General Paco Moncayo Gallegos

La lucha por el control del mar en las Indias Occidentales durante el siglo XVIII **113**
Capitán de Fragata Galo Andrade Daza
Coronel Galo Cruz

Sistemas defensivos y fortificaciones hispanas en el puerto de Guayaquil **142**
José Julián Trujillo Orellana

Influencia del Poder Naval en la fase resolutiva del proceso independentista Suramericano **166**
Vicelmirante Marco Salinas Haro

Sitio y bloqueo de los puertos de Callao y Guayaquil **179**
Tcrn. Édison Macías Núñez

Creación de la Armada del Ecuador **198**
Suboficial Armada José Gabriel Vargas Molina

La declaración de Santiago como piedra angular del Derecho Internacional del Mar contemporáneo **220**
Embajador Gonzalo Salvador Holguín

Evolución histórica de la visión marítima del Ecuador **246**
Capitán de Fragata Galo Ricardo Andrade Daza

Anexos 1 **257**
Los marinos Game en el Ecuador
General Juan Francisco Donoso Game

Anexos 2 **266**
Documentos relativos a la Armada Nacional
Coronel Jaime Anda Sevilla

El mar en la historia del Ecuador

ISBN:
2024

Academia Nacional de Historia Militar

General Paco Moncayo Gallegos
Director
David Andrade Aguirre
Subdirector
Crnl. Galo Cruz Cárdenas
Presidente del Comité de Admisiones
Crnl. Jaime Anda Sevilla
Presidente del Comité Administrativo
Crnl. Iván Borja Carrera
Secretario General

Edición
David Andrade Aguirre
daa06@yahoo.es

Diseño y diagramación
Pablo Zavala Andagoya

Fotografías
Archivo de los autores

Academia Nacional de Historia Militar
Sede Antiguo Círculo Militar
Venezuela 10-34, entre Mejía y Olmedo
Telf. (593) 2 2570-123
Sitio web: www.**historiamilitarecuador**.com

Nota: El contenido de los artículos del presente libro es de exclusiva responsabilidad de sus autores.

Presentación

El mar en la historia del Ecuador

A lo largo de la historia el mar evoca lo desconocido, lo insondable, lo remoto, lo impenetrable. El hombre se ha relacionado con los océanos desde el respeto, incluso del miedo. Lo que nos atrae del mar es su poder, su enorme fuerza, la increíble diversidad de su esencia.

Hasta la Edad Media, los marinos europeos no se aventuraban más allá de las costas conocidas, realizando expediciones que tenían como referencia el perfil de la geografía terrestre. En contraste, los marinos de la Polinesia o los audaces navegantes de las balsas equinocciales, confiaban en las estrellas y las corrientes que los guiaban hacia destinos ubicados a miles de kilómetros.

A fines del siglo XV, las exploraciones de los marinos portugueses y la expedición de Colón, dieron un giro total a la historia. Se iniciaba la era de los descubrimientos, concepto erróneo, pues era imposible descubrir lo que ya estaba poblado, ni "colonizar" lo que era legítimo derecho de otros pueblos.

Este libro que la Academia Nacional de Historia Militar del Ecuador presenta con legítimo orgullo, intenta entregar una visión integral del mar equinoccial; de la profunda pertenencia de nuestros habitantes costeros a las aguas oceánicas; de la relación de la Mar del Sur con el imperio español; de los difíciles tiempos de la independencia en los que se crea nuestra Marina; de la inconstante vinculación de la nación con las Islas Galápagos; de los hitos políticos de nuestra historia marítima…

La obra arranca con la reivindicación de la epopeya de los balseros, los navegantes manteños y huancavilcas que inventaron un sistema de dirección, las huaras, infinitamente superior al timón de los barcos europeos. De esa manera pudieron navegar hacia México y el Perú en travesías inverosímiles. El doctor Benjamín Rosales Valenzuela nos presenta su texto "La balsa y la navegación oceánica de indígenas americanos."

En el siglo XVI, se informa sobre la presencia, a unas doscientas leguas de la costa, de unas "islas encantadas". Ese signo de misterio las acompañó por un tiempo, hasta que los científicos comprobaron las características únicas de las Islas Galápagos, uno de los máximos patrimonios naturales del planeta. El académico David Andrade Aguirre nos entrega una visión integral del archipiélago, desde su inclusión en los primeros mapas del nuevo continente, hasta sus historias de violencia, amor, celos y tragedia.

La geopolítica de los océanos, enfocada en el Poder Naval de la España del siglo XVIII es fundamental para entender la relación del nuevo continente con el mar. El docto artículo del general Paco Moncayo incursiona en la brutal lucha de

las potencias marítimas por conseguir el predominio militar en los océanos, en particular en el denominado Mar del Sur.

Ese conflicto por el predominio marítimo, es analizado en detalle por el artículo "La lucha por el control del mar en las Indias Occidentales durante el siglo XVIII", de los académicos capitán de Fragata Galo Andrade Daza y coronel Galo Cruz Cárdenas.

Un aspecto crucial para las ciudades españolas en América era su defensa. Guayaquil fue atacada, sitiada y saqueada por corsarios y filibusteros. Los esfuerzos para repeler esa amenaza son analizados por el arquitecto José Julián Trujillo Orellana en su texto "Sistemas defensivos y fortificaciones hispanas en el puerto de Guayaquil".

La lucha por la independencia también se libró en el mar. El tema es tratado por el artículo del vicealmirante Marco Salinas Haro: "La influencia del Poder Naval en la fase resolutiva del proceso independentista suramericano".

Un hecho específico de esa confrontación es el sitio y bloqueo de los puertos de Callao y Guayaquil descrito con su habitual solvencia por el historiador Édison Macías Núñez.

La clarinada de octubre decretó la independencia de Guayaquil. Marcó también el inicio de la historia institucional de la Armada del Ecuador, contada en el artículo del suboficial de la Armada José Gabriel Vargas Molina.

Pocos instrumentos han logrado tener la trascendencia de la Declaración de Santiago, considerada piedra angular del derecho internacional del mar contemporáneo. Los antecedentes, la negociación y los resultados de esta declaración son analizados por el embajador Gonzalo Salvador Holguín, destacado especialista en relaciones internacionales, nuestro historiador invitado.

Por otra parte, la evolución histórica de la visión marítima del Ecuador que se expresa en tratados, acuerdos, resoluciones y leyes, es materia del artículo del académico Galo Andrade Daza.

El libro concluye con dos artículos de gran significación. "Los marinos Game en el Ecuador" del general Juan Francisco Donoso Game y "Documentos relativos a la Armada Nacional" del coronel Jaime Anda Sevilla.

Como siempre, les deseamos una grata inmersión en la lectura de la historia del mar en nuestra Patria.

David Andrade Aguirre

Editor

La balsa y la navegación oceánica de indígenas americanos

Benjamín Rosales Valenzuela

Introducción

Desde que presenté la disertación sobre la balsa huancavilca he querido escribir un ensayo que ayude a difundir que existió una embarcación indígena, originada en costas actualmente ecuatorianas, que navegaba a largas distancias en aguas del Pacífico americano, miles de años antes de la llegada de europeos. Gracias a este libro de la Academia Nacional de Historia Militar, y sus editores, por publicarlo.

El primer relato histórico de la balsa proviene de la navegación española en la región en 1528. Ellos vieron grandes balsas impulsadas por el viento con velas latinas transportando personas y mercadería. Hay cronistas españoles, corsarios y navegantes europeos que mencionan el uso de estas embarcaciones, las describen y dibujan, desde el siglo XVI hasta el XX. Viajeros y científicos reconocidos dejaron detallados testimonios de esta ancestral embarcación, que tuvo una gran importancia en el transporte fluvial de la mayor desembocadura hidrográfica del Pacífico sudamericano. Existen diferentes testimonios que evidencian la utilización de este gran velero indígena en el comercio entre poblaciones de la costa norte de Perú y Guayaquil hasta la década de 1930.

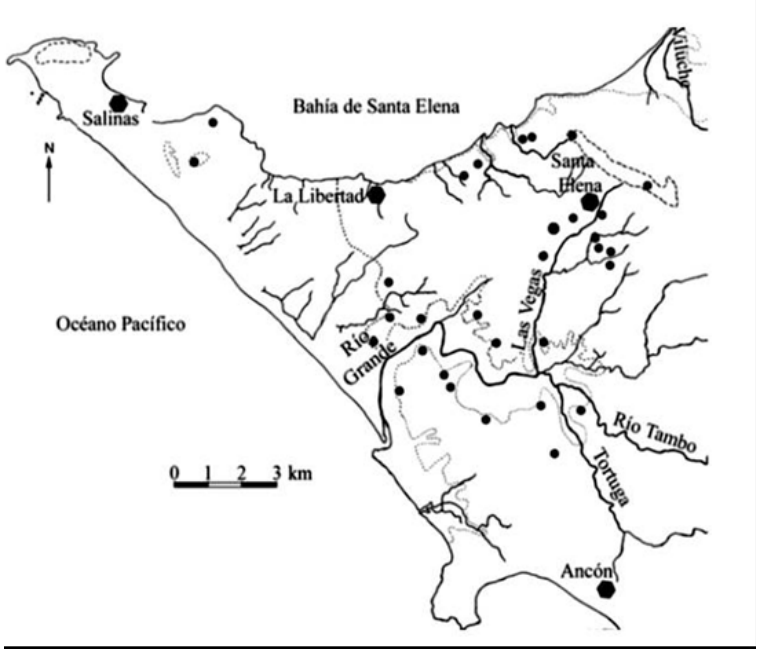
Para investigar la antigüedad de estas embarcaciones ancestrales recurrimos a trabajos arqueológicos realizados en costas del Pacífico americano. Hay algunos en los que se evidencia intercambio cultural entre pueblos de costas de Centroamérica, oeste mexicano y Perú, con los de Ecuador. Se han estudiado tecnologías cerámicas y metalúrgicas, costumbres funerarias, objetos y técnicas metalúrgicas, el gran uso de la concha *spondylus*, que son comunes en estas distantes regiones, sin serlo en sitios intermedios. Algo que motiva a científicos a concluir que hubo comunicación marítima entre estos ancestrales pueblos americanos.

Ubicamos el origen de esta embarcación, en base a la expansión de la cultura Valdivia, desarrollada en una región de vocación pesquera donde se producían los elementos para construir grandes balsas. Hay suficiente información de cómo se construían las grandes balsas y técnicas utilizadas para navegarlas, que exploradores en el siglo XX han construido réplicas de balsas oceánicas para realizar largas travesías. Con sus éxitos y fracasos han comprobado la flotabilidad y navegabilidad de estas embarcaciones, que son idóneas para haber sido medio de comunicación entre antiguas culturas del Pacífico americano.

Indicios de navegación precolombina a larga distancia en el Pacífico americano

Por evidencias históricas conocemos con certeza que las grandes balsas oceánicas navegaban en el Pacífico americano en la época de la conquista, y lo siguieron haciendo en las costas del norte de Perú y Ecuador hasta las primeras décadas del siglo XX. Estudios arqueológicos indican desde cuándo navegaron y hasta donde llegaban los habitantes precolombinos en esta embarcación, que es la única nave a vela que vieron los europeos en costas americanas.

En efecto, uno de los primeros lugares donde hubo desarrollo hortícola, agrícola, cerámico e importantes asentamientos urbanos en América es la península de Santa Elena. Karen Stothert, quien investigó el sitio "Los amantes de Sumpa" desde 1970, señaló que la cultura precerámica Las Vegas se desarrolló en esa región entre 8800 y 4500 años antes de la era cristiana; ella afirma que hay evidencias de la domesticación del zapallo en distintos sitios desde los inicios de esa cultura. Este pueblo practicaba la caza y la pesca, vivía en agrupaciones sedentarias que además de la recolección de frutos practicaba la horticultura.[1] Estudios de Dolores Piperno concluyeron que, en las fases tardías de Las Vegas apareció el cultivo de maíz, agregándose a un sistema que ya incluía el mate, el zapallo, el lerén y otras plantas.[2]



Mapa 1. Sitios de la cultura Las Vegas, península de Santa Elena. Yacimiento 80. Museo "Los amantes de Sumpa"[3]

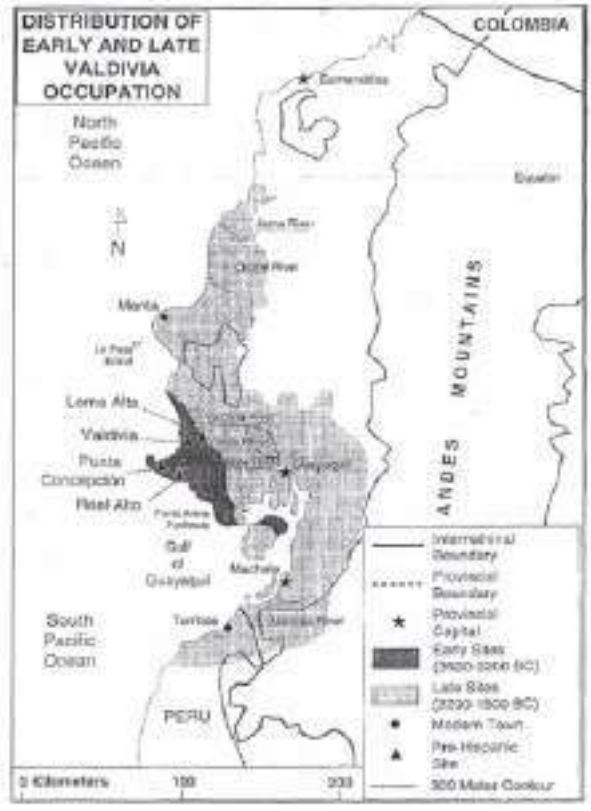
La dieta de esta cultura era basada de la abundante riqueza marina de la región. Se desarrollaron sistemas de recolección de conchas, a diferentes profundidades, y de pesca costera. La existencia de madera de balsa (*Ochroma pyramidale)* en el norte de la península, nos hace presumir que ya desde muy antiguo se utilizaron troncos de esa especie, solos o atados en plataformas, para facilitar la explotación de esos recursos pesqueros.

1 Stothert, Karen. (1983). *Review of Early Preceramic Complexes of the Santa Elena Peninsula, Ecuador*. American Antiquity, vol. 48, No. 1. P. 88-96

2 Piperno, D. (1988). *Primer Informe sobre los fitolitos de las plantas del sitio OGSE-80 y la evidencia del cultivo de maíz en el Ecuador*. Ed. Stothert, K. La Prehistoria Temprana en la península de Santa Elena, Ecuador: Cultura Las Vegas. Guayaquil. Miscelánea Antropológica Ecuatoriana, # 10. BCE. p.211-214

3 Stothert, Karen. (1983). *Review of Early Preceramic Complexes of the Santa Elena Peninsula, Ecuador.* American Antiquity, vol. 48, No. 1. P. 89

Años antes de conocerse sobre Las Vegas, Betty Meggers, Clifford Evans y Emilio Estrada, en 1959, presentaron el primer estudio sobre la cultura Valdivia, pionera en Ecuador con desarrollo de cerámica, y una de las primeras de América con el uso de alfarería. Ellos estudiaron muchos restos de cerámica, algunos eran decoradas con técnicas de incisión, escisión y brochado que implican un uso ceremonial.[4] Estudios posteriores han fijado 8 fases de desarrollo Valdivia, que van entre 4400 y 1450 años a.C., un período de más de tres mil años que tuvo un inicio en Real Alto, en Santa Elena, y una gran expansión territorial en sus etapas medias y tardías.[5]



Mapa 2. Expansión cultural Valdivia. El color negro indica su distribución en fases tempranas y el plomo su expansión en las medias y tardías (Staller, 2000, p.152).

Según Stothert los asentamientos valdivianos ocuparon unos 64000 kilómetros cuadrados de la costa ecuatoriana a inicios del segundo milenio antes de Cristo, estableciendo un sistema agro-alfarero que prevaleció por muchos siglos.[6] Trabajos arqueológicos indican que en la fase VIII de Valdivia, entre 1700 y 1650 a.C., se

4 Evans Clifford, Meggers Betty y Estrada Emilio. (1959). *Cultura Valdivia.* Guayaquil. Museo VEE.

5 Zeidler, James. (2003). *Formative Period Chronology for the Coast and Western Lowlands of Ecuador.* Washington. Archaeology of Formative Ecuador. Dumbarton Oaks Research Library and Collection, p. 519.

6 Stothert, K. (2008). *Valdivia y el Proceso Civilizador del Tercer Milenio A.C.* Nayra Kunan Pacha 1(1). Revista de Arqueología Social. Lima: Pp. 2-3

inició la colonización del valle del río Jama, al norte de Manabí, donde hay fuentes permanentes de agua.[7] Para entonces ya se había expandido esa primigenia cultura a la isla Puná y la costa de El Oro, donde sobresale el sitio llamado La Emerenciana.

Ahora bien, según las investigaciones de Jorge Marcos y Presley Norton, en la isla de La Plata se estableció un centro ceremonial desde la fase III de Valdivia. Ya que está ubicada a 23 kilómetros de Manabí, y rodeada de fuertes vientos y corrientes, Norton opinó que hubiera sido muy difícil hacerlo remando en una canoa, y afirma que esto implica que ya entonces se navegaba a vela.[8]

El desarrollo de navegación en grandes balsas explicaría la expansión de los pueblos valdivianos al norte de Manabí, a la isla Puná y a las costas al sur del golfo de Guayaquil, en el Oro y Túmbez, hacia Valdivia tardío, tres mil quinientos años atrás.[9]

Primero se habría inventado la navegación a vela, y luego, quizá siglos después, el sistema con el que se maniobran las grandes balsas oceánicas: las famosas guaras. Son tablones que, colocados entre los troncos bien amarrados de las balsas, en proa y popa, se suben o bajan para navegar contra el viento evitando que esta plataforma marítima pierda el rumbo. La cultura Valdivia, que tuvo desarrollo agrícola, alfarero y pesquero, habría también establecido un sistema de navegación que le permitió expandirse e intercambiar productos con culturas distantes a través del mar. Favoreció a este progreso náutico que en la región peninsular donde hubo este avanzado desarrollo cultural, hay palos de *Ochroma pyramidale* y demás elementos necesarios para conformar las grandes balsas oceánicas del Pacífico.

Hay evidencias de comunicación a larga distancia entre costas ecuatoriana y peruana con las de México y Centroamérica durante algunos siglos en tiempos precolombinos. El trabajo de algunos arqueólogos ha determinado la existencia de transferencias de tecnologías cerámicas y metalúrgicas, así como de especies botánicas y biológicas, e ideológicas entre estas regiones, sin que haya continuidad geográfica en la costa colombiana y del golfo de Panamá. La existencia de viajes oceánicos a larga distancia, explicaría estos intercambios entre pueblos distantes. Las grandes balsas huancavilcas a vela, que se desarrollaron en la cultura Valdivia y continuaron usándose cuatrocientos años después de la llegada de europeos a América, hicieron posible esa comunicación.

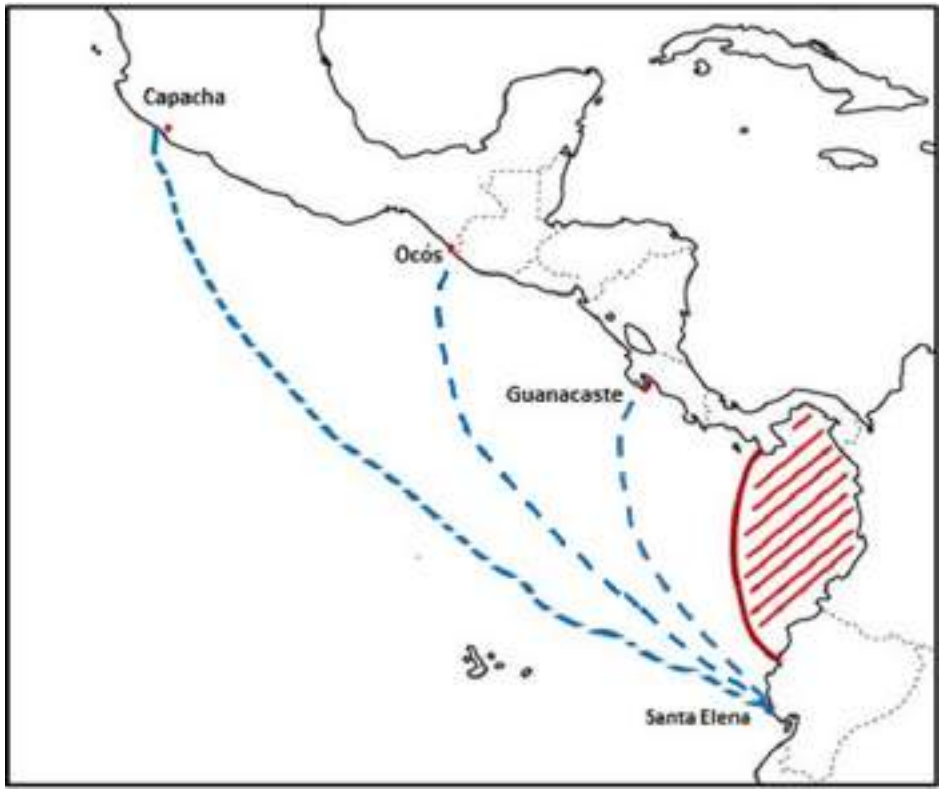
Isabel Kelly estudió desde 1970 la cultura Capacha en el estado de Colima, al oeste de México, y observó una fuerte semejanza de la cerámica ahí encontrada

7 Zeidler James y Pearsall D. (1994). *Arqueología Regional del Norte de Manabí, Ecuador.* Volumen I. Pittsburgh/Quito, University of Pittsburgh/Librimundi. Pp. 204-206

8 Marcos, Jorge y Norton, Presley. (1981). *Interpretación sobre la Arqueología de la Isla de la Plata.* Guayaquil. Miscelánea Antropológica Ecuatoriana I. Pp. 143-149

9 Staller, John Edward. (2000). *The Jeli Phase Complex at La Emerenciana, a late Valdivia site in southern El Oro province,* Ecuador. Andean Past, Volume 6. p.117 Zeidler, James. (2003). *Formative Period Chronology for the Coast and Western Lowlands of Ecuador*. Washington. *Archaeology of Formative Ecuador. Dumbarton Oaks Research Library and Collection.* Zeidler James y Pearsall D. (1994). *Arqueología Regional del Norte de Manabí, Ecuador.* Volumen I. Pittsburgh/Quito, University of Pittsburgh/Librimundi. Pp. 204-206

con la del noroeste de Sudamérica. Algunos fechados de esas cerámicas van a 1450 años a.C., las formas, técnicas y decoraciones utilizadas son muy similares a los de Valdivia tardío y Machalilla, que fueron precedentes.[10] Lathrap dice que la influencia del periodo Formativo del Ecuador es notoria en la tradición de alfarería tostada en rojo, la que se presenta con posterioridad en los estados Morelos y Guerrero, con diseños geométricos y formas con peculiaridades de las botellas de estribo Machalilla. Plantea que la presencia de este tipo de cerámica en el oeste de México se debe a una colonización de pobladores que llegaron desde la costa de Ecuador, ocurrida por medio de viajes marítimos a larga distancia porque no se encuentra alfarería similar en áreas intermedias.[11]



Mapa 3. Rutas marítimas en el Pacífico Oriental que habrían utilizado ancestrales pueblos americanos para comunicarse a larga distancia.[12]

Michael Coe, por otra parte, encuentra que en las cerámicas Ocós y Conchas del sitio La Victoria de Guatemala, se utilizó la peculiar técnica de pintura iridiscente, con una manera de aplicación y decoración de rayas paralelas combinadas

10 Kelly, Isabel. (1980). *Ceramic Sequence in Colima: Capacha, an Early Phase.* Tucson. Anthropological Papers of the University of Arizona. Number 37. The University of Arizona Press. pp. 34-37

11 Lathrap, Donald. (1975). *Ancient Ecuador: Culture, Clay and Creativity 3000-300 a. C. Chicago.* Catalogue of an exhibit organized by Field Museum of Natural History. p. 53

12 Mapa elaborado en base a evidencias de transferencias de tecnología cerámica presentados por los arqueólogos Kelly, Lathrap, Coe y Paulsen. La zona de rayas rojas es la costa norte de Ecuador y el Pacífico colombiano, de clima húmedo tórrido en donde las balsas oceánicas son ineficientes, y se pudren fácilmente.

con puntos, como se utilizaban en la cultura Chorrera de la costa de Ecuador. Como esto sucedió en el mismo espacio de tiempo, dice de forma concluyente, que durante el formativo hubo contacto directo entre esos pueblos.[13] Lathrap resalta que la elaboración de figurillas huecas en México y Guatemala aparece entre 1200 y 1000 años a.C., y que esta tradición existía en la cultura Machalilla e incluso desde Valdivia VI (1900-1700 a.C.) en la costa ecuatoriana.[14]

A lo largo del tiempo se producen otros contactos entre pueblos de la costa ecuatoriana y los de Centroamérica. Allison Paulsen, al estudiar cerámicas halladas en la península de Guanacaste en Costa Rica, descubrió que las formas y técnicas utilizadas eran casi idénticas a las producidas en las primeras fases de la cultura Guangala en Ecuador (100 a.C.-100 d.C.). Concluye que estos pueblos estuvieron en contacto por mar, ya que esas tecnologías no se utilizaron en regiones intermedias.[15]

En el mapa siguiente, vemos las rutas por las que se hubieran transferido estas tecnologías cerámicas entre la costa ecuatoriana y sitios de Centro y Norteamérica. Es notable que estas tecnologías cerámicas no se difundieron en áreas intermedias, marcadas en rojo, a las cuales, por condiciones geográficas oceanográficas y climatológicas, es difícil navegar a vela en grandes balsas.

Queremos señalar evidencias de las más antiguas conexiones marítimas entre el cálido mar del golfo de Guayaquil y las costas templadas y frías del Perú. Debemos observar que, debido a la fuerte corriente fría del Humboldt que recorre de sur a norte la costa sudamericana hasta cerca de la línea ecuatorial, navegar a vela desde Manabí y la península de Santa Elena, donde se originaron las balsas oceánicas, hacia el sur, es tanto o más difícil que llegar a México, y es posible que las travesías hacia el norte se iniciaran siglos antes que al sur.

Para discernir sobre el inicio, frecuencia y destinos de la navegación y utilización de las grandes balsas a vela en largos viajes al sur del golfo de Guayaquil, debemos recurrir a historiadores, y arqueólogos que han estudiado sobre el uso de la concha *Spondylus* en culturas andinas, especialmente del Perú. El hábitat de este atractivo bivalvo marino, del que hay más de 90 especies, está en aguas cálidas de mares tropicales. Por sus coloridas formas han sido utilizadas, como ornamento y uso ritual por antiguas culturas del mundo.[16] El *S. prínceps*[17] abunda desde el golfo de Guayaquil hacia el norte y ha sido utilizado desde la cultura Valdivia por pueblos andinos.

Desde 1975 en que Allison Paulsen publicó su propuesta de división cronoló-

13 Coe, Michael. (1960). *Archaeological Linkages with North and South America at La Victoria, Guatemala.* American Anthropologist. Vol. 62. P. 368. Recuperado en https://anthrosource.onlinelibrary.wiley.com/toc/15481433/1960/62/3.

14 Lathrap, Donald. Ob. Cit. p. 56

15 Paulsen, Allison. (1977). *Patterns of Maritime Trade between South Coastal Ecuador and Western Mesoamerica, 1500 B.C. –A.D. 600.* Ed. Benson, E. The Sea in the Pre-Columbian World. Washington. Dumbarton Oaks Research Library and Collections. pp. 152-155

16 Carter, Benjamin. (2008). *Technology, Society and Change: Shell Artifact Production Among the Manteño* (A.D. 800-1532) of Coastal Ecuador. Saint Louis, Missouri. Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy. Washington University. Pp.107-110

17 Actualmente de lo denomina S. crassisquama. (Ver Lodeiros y otros, 2018, p. 874)

gica del uso de *Spondylus* en la costa sudamericana del Pacífico y la región central de los Andes, otros arqueólogos como Benjamín Carter han dedicado trabajos que profundizan el estudio de este tema. En el 2018 se presentó un escueto informe de cinco autores que resume muy bien la historia de esta concha y su simbolismo en ancestrales culturas del Pacífico suramericano.[18] Este ensayo distingue seis periodos diferenciados y el actual. Las más antiguas evidencias del primero (2800-1100 a.C.) se remontan al sitio valdiviano de Real Alto (2900-2600 a.C.) en la península de Santa Elena, e incluyen su presencia en Cerro Narrío (1400 a.C.) en la sierra ecuatoriana y en Caral, en la costa central peruana, donde el uso del *Spondylus* está asociado a un simbolismo similar al de los hallazgos en Ecuador.[19]

Figura 1. Pectorales y brazaletes de chaquiras de "El señor de Sipán"

En el segundo periodo (1100-100 a.C.) se observa un importante aumento del uso de esta concha en contextos rituales y simbólicos.[20] En Salango, en la costa

18 Lodeiros, César; Santana, Cabrera, Jonathan A.; Jaramillo Arango, Antonio; Soria, Rodrigo Gaspar y Marcos, Jorge. (2018). *Breve Historia del Spondylus en el Pacífico Suramericano: Un Símbolo Que Retorna al Presente.* Interciencia. Vol. 43, N° 12. Pp. 871-877 https://www.interciencia.net/wp-content/uploads/2018/12/871-LODEIROS-43_12.pdf.

19 Shady, Ruth. (2005). *Caral-Supe y su entorno natural y social en los orígenes de la civilización.* Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Investigaciones Sociales. Año IX, N° 14, pp. 89-120 [UNMSM / IIHS, Lima. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj

20 Paulsen, Allison. (1974). *The Thorny Oyster and the Voice of God: Spondylus and Strombus in Andean prehistory.* American Antiquity. Volume. 39. Number 4.

central de Ecuador, se hallaron artefactos y valvas completas en fosas de tiro junto a restos humanos,[21] y en albarradas[22] de la árida península de Santa Elena, por lo que se hace una asociación ritual entre esta concha, albarrada y fertilidad, siendo la disponibilidad de agua fundamental para la vida.[23] En este periodo, el uso ritual del *Spondylus* se había extendido a la región andina suroriental del Ecuador, en el sitio Santa Ana-La Florida, y la sierra nororiental del Perú,[24] seguramente desde el sitio Valdivia tardío La Emerenciana, y desde esa región, por vía terrestre, al sitio ceremonial Chavín de Huántar. Ahí se encontró el famoso obelisco Tello (+- 800 a.C.) que tiene motivos de su cosmología, incluyendo la caracola *Strombus* y la apreciada concha *Spondylus.*[25]

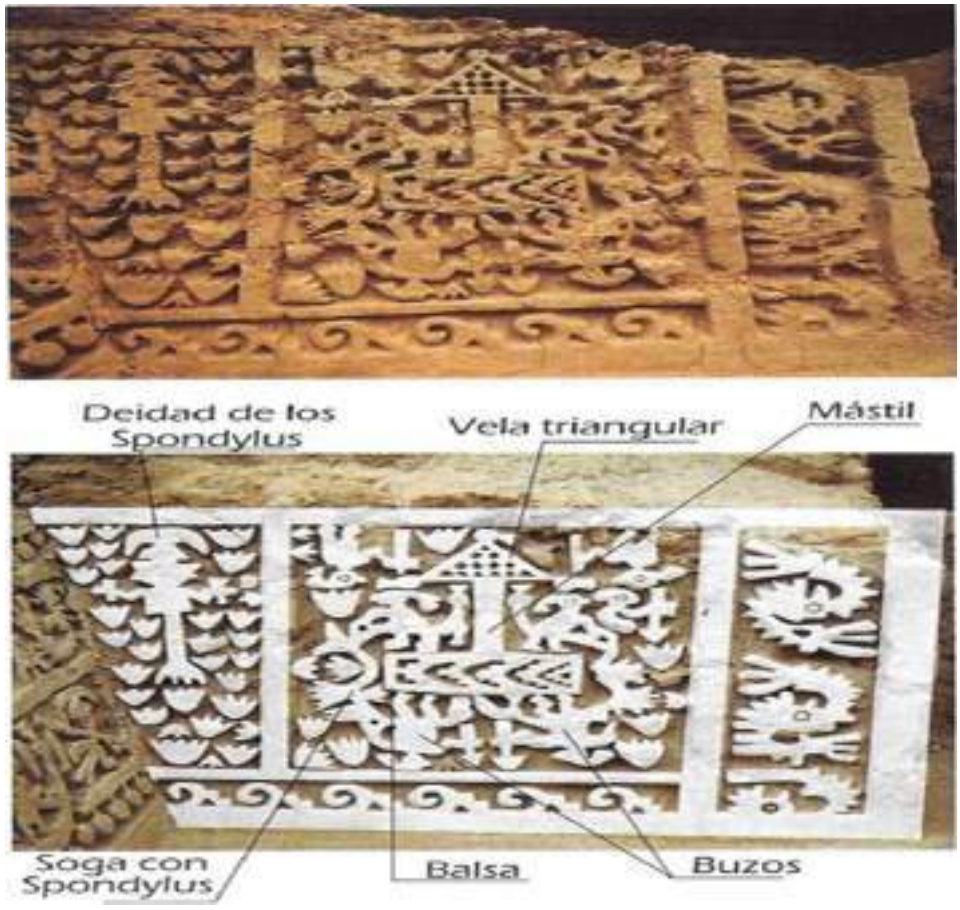


Figura 2, Bajo relieve con deidad de los Spondylus y balsa a vela con recolectores de la concha en Huaca Las Balsas de Túcume (Narváez y Delgado, 2011, p.116).

21 Lunnis, Richard. (2001). *Archaeology at Salango, Ecuador: an Engoroy Ceremonial Site on the South Coast of Manabi.* University of London. Ph.D. dissertation.

22 Son pozos/lagunas construidos para acumular agua de lluvia y de cauces de ríos temporales, y utilizadas en épocas secas.

23 Stothert, Karen. (1983). *Review of Early Preceramic Complexes of the Santa Elena Peninsula, Ecuador*. American Antiquity, vol. 48, No. 1. P.p.

24 Valdez, Francisco. (2007). *Un Formativo Insospechado en la ceja de selva: el Complejo Cultural Mayo Chinchipe.* Quito. II Congreso Ecuatoriano de Antropología y Arqueología. Abya-Yala. pp.574-575

25 Paulsen, Allison. (1974). *The Thorny Oyster and the Voice of God: Spondylus and Strombus in Andean prehistory.* American Antiquity. Volume. 39. Number 4, p. 601

En el tercer periodo (100 a.C.-800 d.C.) prolifera la utilización del *Spondylus* en las culturas que florecen en la costa norte de Perú. Carter lo denomina "La edad de la chaquira", ya que en época Moche aparecen muchísimos ornamentos hechos con coloridos pedazos de concha y otras piedras.[26] En el sitio arqueológico Sipán (100-300 a.C.) se encontraron numerosas conchas completas de *Spondylus* y ornamentos hechos con chaquiras de la concha tropical, cuyo uso se extendió al sur de Perú.

Figura 3. Representación de Naymlap llegando a Lambayeque.[27]

Durante ese periodo, y el cuarto (800-1470 d.C.), el simbolismo del *Spondylus* llega a su máxima expresión. La cultura Chimú habría organizado una amplia red de intercambio basado en esta concha y otros bienes. [28] En estos tiempos aparecen imágenes de balsas en diferentes objetos, ornamentos de oro y cerámicas. Incluso existen grandes huacas con imágenes de conchas, e incluso con las balsas a vela y sus pescadores. Son impresionantes los bajo relieves de la Huaca Las Balsas del complejo arqueológico Túcume. Lo visitamos en 2014, en la compañía de los arqueólogos Karen Stothert, Atholl Anderson y Helena Martinsson. El que presentamos a continuación no deja duda de la relación de las culturas costeras del norte de Perú con la balsa a vela y los pueblos pescadores de las aguas tropicales del sur

26 Carter Benjamin. (2011) *Spondylus in South American Prehistory.* Chapter 6. "Spondylus in Prehistory: New data and approaches. Contributions to the archaeology of shell technologies." Ed. Fotis Ifantidis and Marianna Nikolaidou. Oxford-England. British Archaeological Reports. BAR S2216. p. 71-79

27 Imagen expuesta en Museo Brüning en Lambayeque. Carlos Wester es autor del catálogo de la exposición "Sacerdotisa de Chornacap" expuesta en el museo.

28 Lodeiros y otros (2018). Op. Cit. p. 876

de Ecuador.

En la región de Lambayeque, donde floreció la cultura Sicán (750- 1375 d.C.) se origina la leyenda de Naymlap, relatada por Cabello Balboa en 1586 según le contaron los naturales sobre tiempos muy antiguos: *"vino de la parte suprema de este Perú con gran flota de balsas un padre de compañías, hombre de mucho valor y calidad".* Este personaje vino acompañado de un gran sequito, muchas concubinas y cuarenta oficiales. Uno de estos, *Fonça Sigde*, se encargaba *"de derramar polvo de conchas marinas en la tierra donde su señor había de pisar".*[29]

Relacionando el gran crecimiento del consumo de *Spondylus* registrado por varios arqueólogos que han estudiado esta región, esta difundida leyenda de migrantes en balsas y sendas imágenes en bajo relieves, piezas de orfebrería y cerámica, e incluso textiles, donde aparecen la colorida concha, su proceso de pesca, balsas a vela, creemos que, al menos desde inicios de la era cristiana, las embarcaciones de palo de balsa, originadas en el golfo de Guayaquil, viajaban con frecuencia a las costas del centro y norte de Perú.

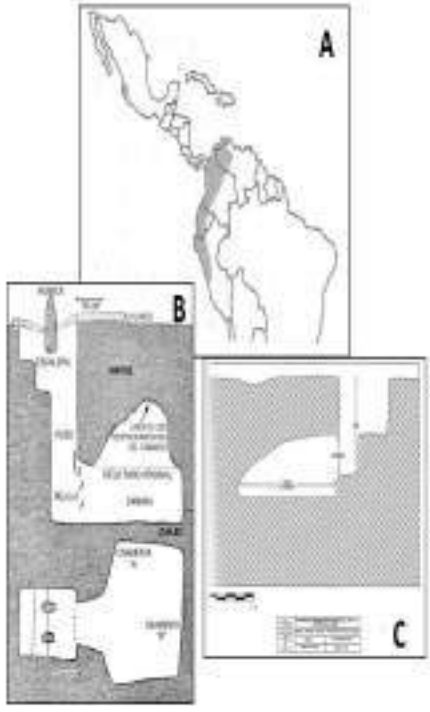


Figura 4. Distribución y similitud de Tumbas de Tiro en América. A. Zonas demarcadas (Smith, 1978, p. 187) B. Santa Elena en Ecuador (Holm, 2001, p. 322). C. Colima (Zavaleta y Flores, 2016, p.61)

Según estudios dirigidos por el profesor Shimada, desde Sicán Temprano (750-900 d.C.) se desarrolló la metalurgia de cobre arsenical en la región de Lambayeque, y para el periodo Medio (900-1100 d.C.) se produjeron aleaciones de cobre arsenical

29 Cabello de Balboa, Miguel. (2011). *Miscelánea Antártica.* España. Clásicos Andaluces. Fundación José Manuel Lara. Pp. 393-394

y oro que fueron empleadas en una gran gama de productos. En el valle La Leche, se estableció un complejo interconectado de minas y talleres metalúrgicos que estuvo activo incluso luego de la dominación regional de los chimú hacia 1375 y los inca desde 1470.[30] Productos metalúrgicos de cobre-arsenical, fechados en el periodo de Integración (800-1530 d. C.) han sido hallados en contextos funerarios en la costa y cuenca del Guayas en Ecuador, especialmente en paquetes de láminas delgadas con forma de hachas.[31] Estas y diversas piezas de aleaciones de cobre arsenical han sido localizadas en el oeste de México, donde se originó la metalurgia en Mesoamérica. Dorothy Hosler ha estudiado ese desarrollo tecnológico, encontrando una similitud en piezas y técnicas metalúrgicas con las existentes en la costa de Ecuador. Cree que esto se puede explicar por redes de comunicación marítima: *"Embarcaciones marinas ecuatorianas viajando a lo largo de la costa del Pacífico llegaron a puertos del Oeste de México e intercambiaron objetos metálicos con otros bienes"*, y dice que no hay evidencias de intercambio de tecnologías metalúrgicas en puertos de Centroamérica porque no había minas explotables.[32]

Las transferencias tecnológicas cerámicas y metalúrgicas a larga distancia entre pueblos costeros del Ecuador y Perú, con otros de Centroamérica y el oeste de México, ocurrieron desde cerca de tres mil quinientos años antes del presente. Es de suponer que gracias a esa comunicación también ocurrieron intercambios ideológicos, botánicos, biológicos y de otras tecnologías, por eso señalamos algunas coincidencias y posibilidades que ahondan esta tesis.

Una de estas son las tumbas de tiro que se hallan en una limitada región del oeste de México, y en parte del noroeste de Sudamérica. En la figura se presentan esquemas de este peculiar forma de entierro, una de Santa Elena en Ecuador[33] y otra de Colima en México.[34] Al ver la similitud de estas fosas funerarias y los hallazgos encontrados en ellas, podemos decir que civilizaciones de México y la costa noroccidental de Sudamérica se comunicaron vía marítima en el Océano Pacífico. Las grandes balsas a vela era un medio naval propicio para esos contactos.

Entre las diversas especies botánicas que se hubiesen intercambiado en estos viajes oceánicos resaltamos cuatro: maíz, ají-chili, cacao y algodón. Sobre el maíz, la gramínea más cultivada en América, hay estudios que indican que estos evolucionaron del teosinte en el valle del río Balsas en el oeste de México;[35] otros

30 Shimada Izumi y Craig Alan. (2013). *The style, technology and organization of Sicán mining and metallurgy, Northern Peru: insights from holistic study.* Volumen 45, N 1. Chungará, Revista de Antropología Chilena. Recuperado en https://www.scielo.cl/pdf/chungara/v45n1/art01.pdf p. 4-12

31 Stothert, Karen. (2000). *Olaf Holm: Obra y Pensamiento.* Guayaquil. Miscelánea Antropológica Ecuatoriana. pp. 3-12

32 Hosler, Dorothy. (1994). *The Sounds and Colors of Power: The Sacred Metallurgical Technology of Ancient West Mexico.* Cambridge, Massachusetts. Massachusetts Institute of Technology. P. 185

33 Holm, Olaf. (2001). *Lanzas silbadoras y otras contribuciones de Olaf Holm al estudio del pasado de Ecuador.* Ed. Karen Stothert. Tomo I. p. 322

34 Zavaleta, Marcos y Flores, Rosa. (2016). *The Shaft Tombs of Parcelas 12, 19, and 25 and their Inhabitants: Funerary Considerations of the Recent Archaeological Finds in Colima.* "Shaft Tombs and Figures in West Mexican Society: A Reassessment." Tulsa, OK. Thomas Gilcrease Institute of American History and Art.

35 Blake, Michael. (2010). *Dating the Initial Spread of Zea mays.* (Chapter 4) "Histories of Maize in Mesoamerica. Multidisciplinary Approaches." Editors: John Staller, Robert Tykot and Bruce Benz. Walnut Creek, California. Left

que sostienen que su domesticación ocurrió primero en América del Sur, y que estaba presente en Real Alto (Valdivia Temprano) desde 3500 a. C.[36] De cualquier manera, la comunicación marítima a larga distancia en el Pacífico americano habría permitido que diferentes variedades de maíz se intercambien entre el Mundo Andino y Mesoamérica desde miles de años atrás, contribuyendo a que estas regiones tengan mucha mayor variedad de tipos de maíz que cualquiera otra del mundo. Algo similar ocurre con el ají-chili, cuyo uso como alimento, medicamento y alimento, se generalizó desde milenios atrás en pueblos de México, Perú, y de países vecinos.

Un fruto de origen Sudamericano que se habría difundido en Mesoamérica por esta ruta es el cacao. En efecto, científicos han determinado que el *Theobroma* se origina en la cuenca alta del Napo, Putumayo y Caquetá, ríos tributarios del Amazonas.[37] Ancestralmente en Sudamérica se consumía la pulpa, mientras que en Mesoamérica se utilizaba principalmente las semillas del fruto, que se encuentran en la mazorca rodeadas de pulpa.[38] Ahora bien, se ha hallado en la cultura Mayo-Chinchipe, ubicada en la cuenca del alto Marañón, que es coetánea con la Valdivia (4500 años atrás), gránulos de almidón de cacao, por lo que el uso social del fruto precedería a su utilización en Mesoamérica.[39]

También hubo presencia de conchas marinas y el caracol *Strombus* en contextos funerarios, así como una botella de cerámica con representación de *Spondylus*, por lo que el contacto de esta cultura y la Valdivia es una hipótesis probable.[40] Esta relación habría difundido el uso del cacao entre los pueblos navegantes de la costa ecuatoriana. Sin duda, la pulpa del cacao, preservada en la mazorca para su transporte, hubiese sido un estupendo alimento durante largas travesías marítimas. Por esto apoyamos la teoría de que la ruta más directa para que el cacao llegara de Sudamérica a la costa oeste de Centroamérica y México era la vía marítima. Esta difusión ocurrió en el periodo preclásico hacia el primer milenio a. C., cuando la transferencia de tecnologías cerámicas desde Ecuador sucedió.[41] El mapa 4 presenta la posible difusión del cacao desde su origen botánico en el Napo y Putumayo, al alto Marañón, la costa de los pueblos navegantes en balsa y los sitios principales de cultivo de cacao en el oeste de Centroamérica y México.

Coast Press, Inc. p. 45

36 Pearsall, Deborah. (1988). *La Producción de Alimentos en Real Alto.* Quito. Biblioteca Ecuatoriana de Arqueología. Escuela Politécnica del Litoral. Corporación Editora Nacional. pp. 168-170

37 Ogata, Nisao; Gómez-Pompa, Arturo y Taube, Karl. (2006). *The domestication and distribution of Theobroma cacao L. in the Neotropics.* Ed. McNeil, C. Chocolate in Mesoamerica: A Cultural History of Cacao. Gainsville. University Press of Florida. P.73

38 McNeil, Cameron. (2006). *Chocolate in Mesoamerica:* A Cultural History of Cacao. Gainsville. University Press of Florida. Pp.5-6

39 Valdez, Francisco. (2013). *Mayo Chinchipe: Hacia un replanteamiento del origen de las sociedades complejas en la Civilización Andina.* Arqueología Amazónica: Las civilizaciones ocultas del bosque tropical. Quito. Actas del Coloquio Internacional: Arqueología regional en la Amazonia occidental. INPC.

40 Ibidem. Pp. 132-134

41 Young, Allen M. (2007). *The Chocolate Tree:* A Natural History of Cacao. Gainsville University Press of Florida. pp. 3-8

Mapa 4. Origen y posible ruta de difusión del cacao de Sudamérica a principales sitios cacaoteros de Centroamérica y México.

Comparando vestimentas en figuras cerámicas encontradas en el estado Nayarit (400 a.C.-400 d.C.) con otras de la cultura Chorrera (1500-300 a.C.) y Bahía (500 a.C.-100 d.C.) de Ecuador, científicos han hallado similitudes en diseños, formas y usos, que son muy peculiares y están ausentes en regiones intermedias por lo que su ocurrencia implica travesías marítimas a larga distancia.[42] El ancestral perro sin pelo mexicano Xoloitzcuintle, representado en cerámicas halladas en contextos funerarios del Preclásico (300 a.C. 300 d.C.), es muy parecido al que aparece en una vasija Moche del 750 d. C.[43] Estas singulares razas caninas aún existen en esos distantes países y están registradas en una asociación internacional.[44] Igualmente existen dos especies hermanas de pájaros arrendajos copetudos que serían derivada una de otra, el *Cyannocorax dickeyi* en Sinaloa y el *C. mysticalis* en costas de Ecuador y norte de Perú.[45]

Además de lo expuesto, hay registros de relatos sobre viajes a larga distancia en embarcaciones en el Pacífico americano desde tiempos precolombinos. Rodrigo

42 Anawalt, Patricia. (1998). *They came to trade exquisite things: ancient West Mexican-Ecuadorian contacts.* "Ancient West Mexico: Art and Archaeology of the Unknown Past." The Art Institute of Chicago. pp.236-239

43 Romey, Kristin. (2017). *This hairless Mexican Dog has a Storied, Ancient Past.* National Geographic. https://www.nationalgeographic.com/history/article/hairless-dog-mexico-xolo-xoloitzcuintli-Aztec y Cordy-Collins, Alana. (1994). An unshaggy dog story. Natural History. Vol. 103. Issue 2.

44 www.akc.org. American Kennel Club. Ver Xoloitzcuintli y Peruvian Orchid Dog.

45 neotropical.birds.cornell.edu The Cornell Lab of Ornithology. Cornell University.

de Albornoz informó al emperador en 1525 que los indios de Zacatula decían que periódicamente llegaban comerciantes de tierras lejanas en grandes embarcaciones.[46] Los cronistas Sarmiento de Gamboa y Cabello de Balboa escriben, cada uno por su lado, sobre una expedición del Inca Tupac Yupanqui en balsas desde el antiguo puerto de Manta a tierras lejanas desde donde trajeron oro.[47] Son abundantes las evidencias del uso ancestral de embarcaciones oceánicas en el Pacifico americano.

Registros históricos de balsas oceánicas en Ecuador y norte de Perú

La primera vista y abordaje de una balsa huancavilca fue descrita con detalle y reportada al emperador Carlos V en 1528. Se presume que Francisco Jerez fue escribano del relato hecho por el piloto Bartolomé Ruiz del primer viaje español al sur de la línea ecuatorial en el Pacífico, donde se dio este encuentro. El informe llegó donde Juan Sámano, quien lo envió con su firma al soberano que estaba en Viena, por eso se la conoce como "Relación Sámano-Jerez".[48] El autor describe con detalle el *"navío"* que tenía cabida de unos 30 toneles y un plan hecho de gruesos postes atados con sogas, pisos altos de cañas para las personas y mercadería, mástiles y antenas de finas maderas con velas de algodón como los europeos. No hay duda que la embarcación era usada para transportar mercadería, ya que se reportó que esta traía variadas piezas de oro y plata, sartas de cuentas y alhajas para intercambiar, así como muchas mantas y vestimenta de lana y algodón con distintos labrados, colores y diseños.[49]

No cabe aquí analizar de donde eran esos balseros, sin embargo, Cieza dice que eran de Túmbez, y que Ruiz llevó a tres de ellos a Francisco Pizarro, cuando aprendieron castellano, fueron sus traductores en la conquista del Perú.[50] Otro cronista afirma, que uno de ellos, *"Felipe Guancavilca"* acompañó a Hernando Pizarro en su encuentro con Atahualpa.[51] Lo cierto es tres o cuatro jóvenes que navegaban en la balsa de Ruiz, fueron capturados, ellos hablaban lenguas indígenas, aprendieron el idioma de los conquistadores y los ayudaron en la conquista del Mundo Andino.[52]

Algunos cronistas dan cuenta de las grandes balsas utilizadas por indígenas de la región. En el segundo viaje de Pizarro, frente a la isla Santa Clara, en

46 Carta del contador Rodrigo de Albornoz al emperador. Diciembre 15, 1525. https://biblioteca.org.ar/libros/153500.pdf

47 Sarmiento de Gamboa, P. (2007[1572]). Historia de Los Incas. Madrid: Miraguano Ediciones. pp.30-40. Cabello de Balboa, Miguel. (2011). Miscelánea Antártica. España. Clásicos Andaluces. Fundación José Manuel Lara. pp. 388-390

48 Porras Barrenechea, R. (1967). *La relación Samano-Xerez.* Las relaciones primitivas de la Conquista del Perú. Lima. Escuela de Altos Estudios y de Investigaciones Peruanistas de la Universidad de San Marcos. P. 63

49 Porras Barrenechea, R. Obra citada.

50 Cieza de León, Pedro. (1984). *Descubrimiento y Conquista Del Perú.* Madrid - Buenos Aires. Zero y Jamkana. Pp. 148-158

51 Salinas y Cordova de, B. (1957). *Memorial de las Historias del Nuevo Mundo Piru.* Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Colección Clásicos Peruanos Volumen I. P. 67

52 Pizarro, Pedro. (1986). *Relación del descubrimiento y conquista de los Reinos del Perú (1571).* Lima. Ed. Guillermo Lohman. Segunda Ed. Pontificia Universidad Católica del Perú. pp. 18-19

el golfo de Guayaquil vieron cinco balsas, con quince o veinte indios cada uno, serían de Túmbez, e iban en plan de guerra contra los de Puná.[53] En ese viaje, los españoles salieron desde la isla Gorgona, llegaron hasta la costa de Santa, al sur de Lambayeque, encontrando numerosas embarcaciones de balsas, grandes y pequeñas, desde la costa de la provincia de Puerto Viejo hasta donde llegaron, sin que al sur podamos determinar cuáles habrían sido pequeñas balsas de totora, como las que aún se usan en la playa de Pimentel en la costa norte de Perú, y cuales eran veleros de troncos de balsa. Por lo general, la expedición pizarrista fue bien recibida por los tripulantes de las embarcaciones indígenas, quienes incluso la abastecieron de víveres y mantenimientos.[54] Pizarro y sus hombres fueron caminando desde Coaque por la costa en su ruta de conquista, y utilizaron grandes balsas para cruzar a la isla Puná. Zárate las describe con cierto detalle: hechas de palos grandes y livianos en número impar, de cinco a nueve siendo el de en medio más largo, tiene tablados encima y navegan a vela o con remos, y estima que hay unas tan grandes en que caben cincuenta hombres y tres caballos.[55]

Cuando los caciques de Puná se alzaron contra los españoles, decidieron dar batalla por tierra y por agua, muchos flecheros en balsas atacaron a un navío que estaba en el puerto, luego de fracasar en su asalto, huyeron a cercanas Ciénegas.[56] Fue una verdadera batalla naval de balseros indígenas de Puná contra la poderosa nave de los invasores.

El uso de grandes y pequeñas embarcaciones de troncos, livianos como corcho, que había en la región es mencionada por los que relatan la conquista, su utilización se hizo común para trasladarse de Puná a Guayaquil y otros puertos de la gran cuenca fluvial, donde parten vías a Quito y otras poblaciones. Hay menciones de esta utilización incluso en relatos de la guerra civil de Pizarro contra el virrey Núñez.[57]

Sin embargo, la primera imagen publicada de balsas fue hecha por Girolamo Benzoni, un italiano quien estuvo en Guayaquil y Puerto Viejo en los primeros años después de la conquista del Perú, y publicó sus experiencias en el "mundo nuevo" en 1565. Narró que los indígenas de esas costas eran hábiles pescadores, que para navegar y pescar empleaban *"a manera de armadija formada por tres, cinco, siete, nueve u once palos ligerísimos, y semejantes a una mano, pues el palo de en medio es más largo que los demás".*[58]

53 Cieza de León, Pedro. (1984). *Descubrimiento y Conquista Del Perú*. Madrid - Buenos Aires. Zero y Jamkana. Pp. 141-142

54 Cieza de León, Pedro. Ob. Cit. 148-158

55 Zárate, Agustín. (1946). H*istoria del Descubrimiento y Conquista del Perú*. Ed. Julio Le Riverend. Crónicas de la Conquista del Perú. México. Colección Atena. Editorial Nueva España, S. A. p. 521

56 Cieza de León, Pedro. Ob. Cit. 187-190

57 Fernández, Diego. (1963). *Historia del Perú*. Madrid. Imp. Original 1568. Crónicas del Perú. Tomo I y II. Ed. Juan Pérez Tudela. Biblioteca de Autores Españoles. Pp. 72, 177-182

58 Benzoni, Girolamo. (2000). *La Historia del Mondo Nuovo.* (1572). Guayaquil. BCE. Traducida por Carlo Radicati. P. 112

Figura 5. Primeras ilustraciones de balsas americanas: A. Benzoni en 1565; B. Ortelius en 1570; C. Speilbergen en 1619.

Abraham Ortelius, célebre cartógrafo flamenco, publicó en 1570 el primer atlas moderno *"Theatrum Orbis Terrarum"* en el cual incluyó la lámina *"Peruviae Auriferae Regionis Typus"*, del español Diego Méndez, quien conocía las costas de Perú. Como en otras de las láminas del atlas, presenta imágenes de naves que circulan en los mares dibujados. Frente al Perú central dibuja una nave que es una carabela española, mientras que, al norte de la línea equinoccial se representa una embarcación que parece una gran balsa, con vela y una pequeña casa en la popa. Investigadores sugieren que Ortelius conoció la obra de Benzoni, y habría leído descripciones de balsas indígenas registradas luego de la conquista del Perú, en base a las cuales fue esta dibujada.[59] El oficial holandés Joris van Speilbergen publicó en 1619 en el libro de su viaje alrededor del mundo (1614-1617), durante el cual atacó posiciones españolas en el Pacífico, un dibujo del puerto de Paita al que había asaltado. Este tiene la imagen de una *"balsem"* a vela, e indica en el texto descriptivo, que en esta: *"ellos pueden navegar rápidamente… contra el viento".*[60] En esa ilustración aparecen también naves europeas y una pequeña balsa con un cóndor y dos remeros. Sin duda, un dibujante estaría en la expedición del flamenco.

59 Carlos Radicati Di Primeglio dice esto en las notas introductorias a su traducción de la obra de Benzoni, republicada en Guayaquil en 2000.

60 Speilbergen, van Joris. (1906). *Voyage Round the world (1614-1617)*. London. The East and West Indian Mirror. The Hakluyt Society. Pp. XI-XVI, 83-84

Las embarcaciones de balsa jugaron un papel importante en la comunicación entre Guayaquil, puertos del golfo y otros que se comunicaban con distintas regiones de la Presidencia de Quito, sin embargo, por ser comunes, hay pocas menciones sobre ellas en los siglos XVII y XVIII. Hay estudios que demuestran su protagonismo en el desarrollo de la ciudad.[61]

Existen además, relatos escritos por corsarios que las mencionan o describen. William Dampier las detalló en el libro que escribió en 1712 sobre su viaje realizado alrededor del mundo. Las vio en Manta, Cabo Blanco y Colán, y menciona diferentes tipos y tamaños de balsas (*bark-logs)*[62], y hace la mejor descripción de la bodega/habitáculo de la embarcación que hemos leído. Explica que las balsas construidas para transportar mercadería, tenían dos plataformas de troncos, una cruzada sobre otra para darle mayor altura, encima de esta construían una estructura de dos pisos de 10 pies de altura, hecha con postes parados y acostados. Había que agacharse para entrar a estos espacios, que estaban uno arriba de otro, y en una especie de sótano se guardaban implementos y jarras de agua fresca que no se estropeaban con el agua de mar.[63] El corsario Woodes Rogers menciona la utilización de balsas en la defensa y asalto que hizo a Guayaquil en 1709,[64] y George Anson en el libro que publicó en 1748 sobre sus incursiones corsarias en el mundo cuenta del uso de balsas para abastecer de agua y alimentos al puerto de Paita desde Colán.[65]

Pero fueron los oficiales españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa quienes describieron ilustradamente la gran balsa oceánica y sus mecanismos de navegación. Ellos formaron parte de la misión científica francesa liderada por Charles de la Condamine, y al regresar a España publicaron en 1748 la famosa "Relación Histórica del Viaje a la América Meridional" en dos tomos y "Noticias Secretas de América". No solo presentaron una excelente y detallada ilustración de la balsa huancavilca que se utilizaba en Guayaquil, sino que relataron sus travesías, variedad de usos y tamaños, elementos de fabricación. Hicieron la primera clara explicación de cómo funciona el gobierno de estas embarcaciones sin quilla en el mar. Dicen que la embarcación navega y bordea cuando tiene viento contrario igual que las de quilla, discrepando poco del rumbo gracias a un artificio distinto al timón: "unos tablones de 3 a 4 varas de largo, y media de ancho, que llaman Guares, las cuales se acomodan verticalmente en la parte posterior, o Popa, y anterior, o Proa entre los palos principales de ella; por cuyo medio, y el de ahondar unos en el agua,

61 León Borja, Dora. (1976). *Los Indios Balseros como Factor en Desarrollo del Puerto de Guayaquil*. Seminario de Historia de América. Universidad de Valladolid. pp. 281-298

62 *Bark* tiene, entre otras acepciones quiere decir barca, y *logs* quiere decir troncos. *Bark-logs* entonces se traduce como barca de troncos.

63 Dampier, William. (2007). *Memoirs of a Buccaneer*. Dampier´s New Voyage Round the World, 1697. Mineola, New York. Dover Publications, Inc. pp. 98-103

64 Rogers, Woodes. (2004). *A Cruising Voyage Round the World.* (London. MDCCXII).Torrington, WY. The Narrative Press. Pp. 82-97

65 Anson, George. (1974). *A Voyage Round the World in the Years MDCCXL, I, II, III, IV*. London. Oxford University Press. p. 178

y sacar alguna cosa otros, consiguen que orce, arribe vire de borde, por delante, o en redondo, y se mantenga a la capa según conviene la faena para el intento".[66] Afirman que este es un invento desconocido en Europa, que podría ser muy útil para aplicarlo en las lanchas salvavidas que se usan en naufragios.

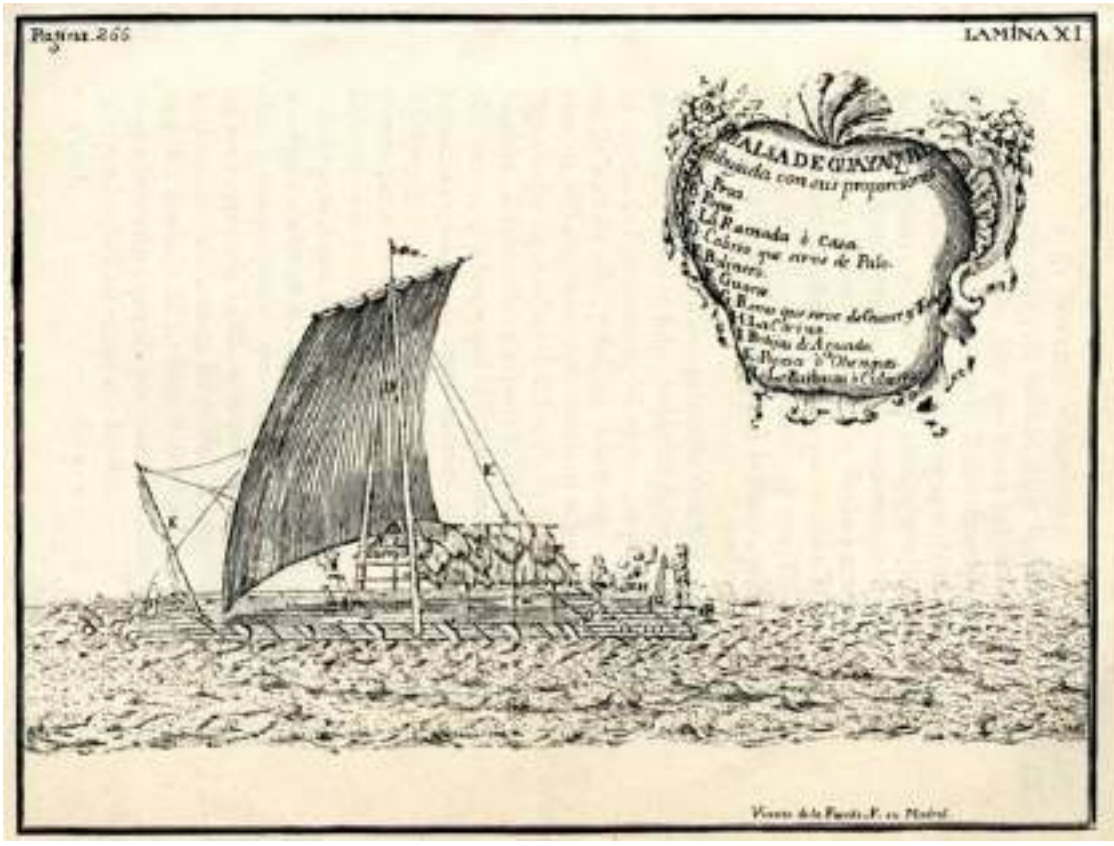


Figura 6. Balsa de Guayaquil (Juan y Ulloa, 1978, p. 266)

Los marinos españoles debieron haber navegado en balsas para entender el funcionamiento de las guaras que les permiten mantener y cambiar el rumbo. Dicen que, una vez entendido el método de funcionamiento, y puesta en rumbo la embarcación es muy fácil dirigirla, pudiendo una sola persona subir o bajar las guaras según sea necesario para mantenerlo.[67] Esta descripción hecha por Juan y de Ulloa fue empleada posteriormente por otros marinos que mencionan la balsa oceánica entre las embarcaciones utilizadas en el mundo. A continuación, presentamos la ilustración presentada por los oficiales de la Armada española en la publicación de 1748, que se ha convertido en una de las más conocidos dibujos de la gran balsa fluvial y oceánica que se usaba en Guayaquil durante entre los siglos XVII y XIX. Vemos que la embarcación tiene una arboladura en forma de V invertida, en vez de los mástiles descritos en la relación Sámano Jerez, presentados en

66 Juan, Jorge y Ulloa, Antonio de. (1978). *Relación Histórica del Viage a la América Meridional*. Tomo I, Tomo II. Madrid. Fundación Universitaria Española. P. 264

67 Ibidem. p.265

ilustraciones anteriores, utilizados en la costa norte de Perú hasta la cuarta década del siglo XX. Sin duda, este tipo de aparejo era más conveniente para navegar rio arriba con viento a favor, y para entonces, transportar productos y personas desde la isla Puná a los puertos fluviales habría sido la principal función de las balsas guayaquileñas.

Figura 7. Acuarela de Francisco Requena: "Balsas del Río Guayaquil"[68]

Dionisio de Alcedo, quien fue presidente de la Real Audiencia de Quito escribió en 1741 un compendio histórico de la Provincia de Guayaquil en la que informa sobre los partidos donde se encuentra la madera de balsa, y los usos que se le dan a estas embarcaciones en la región.[69] Por su parte, el ingeniero Francisco Requena realizó trabajos cartográficos en Guayaquil, y a solicitud del virrey de Nueva Granada escribió en 1774 la "Descripción Histórica y Geográfica de la Provincia de Guayaquil". En ésta resalta la importancia de las balsas para el transporte fluvial, dice que son propias del río, y las describe: *"De los palos ligeros que tienen el mismo nombre de balsas, porque sirven para la fábrica de ellos, forman con nueve, largos cada uno de 28 varas y de a dos o tres pies de diámetro, el principal fundamento, poniendo em medio el de mayor diámetro y longitud que sirve de quilla"*.[70] Describe

68 Esta y otras acuarelas de Francisco Requena reposan en las colecciones especiales de la Biblioteca Oliveira Lima, Catholic University of America, en Washington.

69 Alcedo y Herrera, Dionisio de. (1741). Compendio Histórico de la Provincia, Partidos, Ciudades, Astilleros, Ríos y Puerto de Guayaquil en las costas del mar del Sur. Madrid. Editorial Manuel Fernández.

70 Laviana, María Luisa. (1984). *La Descripción de Guayaquil por Francisco Requena,* 1774. Sevilla. Escuela de Estudios Hispano Americano. P. 110

el aparejo para izar la vela, hecho con dos mangles de 16 varas de largo sujetos en el extremo inferior a un tablón trincado, que une a todos los palos de la balsa. Explica que, para darle seguridad al mástil, se amarra hacia la proa a un palo, y hacia los extremos laterales de la popa, con gruesos cabos. En esta cabria izan una vela cuadrada tan alta como esta y de 12 varas de ancho.[71] Requena da detalles de la construcción de la embarcación y adicionalmente dibujó una acuarela de una balsa, con vela recogida, en la ribera del río.

Figura 8. Dibujos de balsas en Guayaquil (Cardero, AMN 113, Ms.120).

La expedición Malaspina estuvo en Guayaquil en 1790. Había partido desde Cádiz a su recorrido por el mundo el 30 de julio de 1789. El viaje científico, en el que participaban las corbetas españolas "Atrevida" y "Descubierta", recorrió algunos sitios antes de llegar al Callao el 28 de mayo del año siguiente y el 20 de septiembre zarparon hacía Guayaquil, donde harían estudios de ciencias naturales. Durante el recorrido observaron balsas oceánicas navegando con mucho viento a la isla de Lobos, frente a costas del Perú.[72] El "derrotero" del viaje señala que la

71 Laviana, Ob. Cit. P. 110-111

72 Malaspina, Alejandro. *La Expedición Malaspina 1789- 1794.* Tomo II, Vol. 1-2. España. Lunwerg Editores. Ministro Defensa. Museo Naval. pp. 179-184

provisión de víveres y agua, en botijas, desde Colán a Paita, se hacía por medio de balsas, y la importancia de estas embarcaciones en el movimiento portuario de Guayaquil. El informe indica que las embarcaciones grandes fondeaban en Puná, y que a Guayaquil iban las pequeñas, con poca carga o las que necesitaban obra de calafate o carpintería. Por eso, el puerto de Puná era sitio de reunión, y desde ahí salía y llegaba en balsas, la carga de y para las naves mayores.[73] Malaspina tuvo una buena impresión de Guayaquil, el verde de sus plantas, abundancia de aves, variedad y colorido de casas y embarcaciones, entre ellas las balsas, y dice: "la Naturaleza tan varia, como extendida, excede en sus primores maravillosos, a las imaginaciones aún más vivas y arrebatadas".[74] En la expedición estaba José Cardero, quien usando la técnica de cámara oscura hizo hermosas ilustraciones de Guayaquil, el Chimborazo que se ve en mañanas claras, la "Descubierta" y numerosas balsas.

Otros viajeros en el siglo XIX observaron la balsa de Guayaquil y algunos la dibujaron. Uno de ellos fue Alexander von Humboldt, quien estuvo en Guayaquil desde mediados de enero hasta el 22 de marzo de 1803. En su diario dice que le sorprendió ver toda clase de balsas en Guayaquil y otros lugares de la costa, que eran utilizadas para el comercio, y explica que las balsas se movían con remo, y a vela con impulso del viento, estaban sujetas además al flujo y reflujo de las mareas.[75] Cuando el sabio alemán publicó en Paris "*Vues des Cordilléres et Monumens des Peuples Indigénes de l´Amérique*" en 1810, incluyó la imagen de una balsa amarrada a una estaca al pie del río, seguramente esperando el cambio de marea para seguir a su destino, con mucha fruta en la proa que está siendo cargada por dos personas a una bodega bien grande, la extensa vela está amarrada a uno de los dos largos palos de mangle que forman el aparejo para izarla. Se ve un fogón en la popa y el bello entorno del río. Colin McEwan escribió un ensayo analizando los distintos y numerosos productos locales dibujados por el naturalista, y que transportaba la célebre balsa de "Humboldt".[76]

Hay un informe pormenorizado sobre la navegación en el golfo y río de Guayaquil escrito por el oficial Andrés Baleato para las autoridades españolas en Lima en 1820. En este, describe con detalle los elementos y la fabricación de las grandes balsas utilizadas para el comercio. Distingue que las que navegan en el río usan la arboladura de una cabria de dos palos, y observa la existencia de balsas que viajan por mar hasta Paita y Sechura, donde eran comunes, e incluso hasta Pacasmayo, afirmando que estos puertos del Perú comerciaban frecuentemente con Guayaquil.

73 Novo y Colson, Pedro de. (1885). *Viaje Político-Científico Alrededor del Mundo por las Corbetas Descubierta y Atrevida al Mando de los Capitanes de Navío D. Alejandro Malaspina y don José de Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794.* Madrid. Imprenta de la Viuda é Hijos de Abienzo. Pp. 544-546

74 Malaspina, Alejandro. Ob. Cit. p. 189

75 Zúñiga, Neptalí. (1983). Diario inédito del viaje de Humboldt por la provincia de Guayaquil. Guayaquil. Colección Universidad de Guayaquil, Nº 5. P. 116

76 McEwan, Colin. (2016). *Balsa Rafts and Bontiful Harvest from Ecuador.* Ed. Yota Batsaki, Y.,Cahalan, S. y Tchikine, A. The Botany of Empire in the Long Eighteen Century. Washington. Dumbarton Oaks Research Library and Collection. Pp. 213-234

Al igual que Jorge Juan setenta años antes, el marino español resalta la bondad del sistema de "guares", para gobernar la balsa oceánica, "que navega y bordea con viento contrario, lo mismo que las de quilla, y va segura en la dirección que se le quiere dar".[77]

Otros viajeros que estuvieron en Guayaquil registraron las peculiares embarcaciones, William Stevenson relató sus veinte años de viaje en América del Sur a inicios del siglo XIX cuando se iniciaba el proceso independentista, describe la balsa oceánica, su funcionamiento y la invención del sistema de guaras para gobernarlas en el mar. Asegura que los nativos realizaban viajes de Guayaquil, Paita, Sechura, Pacasmayo y Huanchaco, el puerto de Trujillo, y llevaban a bordo 500 o 600 quintales de carga, además de la tripulación y sus provisiones.[78] Este ilustrado viajero inglés afirma que: "La balsa es uno de los más tempranos especímenes del arte de construcción naval, si la simplicidad en su fabricación puede garantizar esta aserción en términos generales, sin embargo, era el único vehículo grande en posesión de los nativos cuando los españoles llegaron a esta parte del Nuevo Mundo*".*[79]

El pintor francés Ernest Charton, quien estuvo en Guayaquil a mediados del siglo XIX dibujó hermosas vistas de la ciudad y su río, las balsas que se observan, sin embargo, son del tipo que se usa para instalar negocios o vivienda, que se pueden trasladar de un sitio a otro, pero que por el gran tamaño de las estructuras en ellas montadas, son imprácticas para navegación a vela. Se utilizaron en Guayaquil y diferentes puertos de río, como vivienda temporal; también se utilizaron en sitios de pesca en el estuario de Guayaquil, donde se instalaban agricultores en la época lluviosa.[80]

El capitán francés Edmond Paris publicó en 1843 un ensayo sobre construcciones navales de pueblos no europeos, en el cual presenta una descripción de la balsa, que relaciona a antiguos habitantes del Perú, indicando que eran comunes en Guayaquil. Detalla el sistema de gobierno de la embarcación en base al trabajo que hicieron Jorge Juan y Antonio de Ulloa cien años antes, sin embargo, explica los principios físicos que permiten que las guaras pongan resistencia en el agua a la acción del viento sobre la vela, permitiendo que la estructura se mueva en la dirección requerida. Presenta además un singular diagrama de la balsa que ha sido posteriormente muy reproducido.[81]

77 Baleato, Andrés. (1887). Monografía de Guayaquil. Guayaquil. Imprenta de la Nación. Pp. 75-77

78 Stevenson, William B. (1825). *A Historical and Descriptive Narrative of Twenty Years´ Residence in South America.*" Volume 2. New York. Cambridge University Press. Pp. 224-225

79 Stevenson, William B. Ob. Cit. p. 222

80 Wolf, Teodoro. (1892). *Geografía y Geología del Ecuador*. Leipzig. Tipografía Brockhaus. Pp. 129, 140, 149.

81 Pâris, François-Edmond. (1843). *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens, ou Collection des navires et pirogues construits per les habitants de l´Asie, de la Malaise, du Grand Océan et l'Amérique.* Volume v.1. Paris. Arthus Bertrand, Libraire. Pp. 148-149

Academia Nacional de Historia Militar del Ecuador

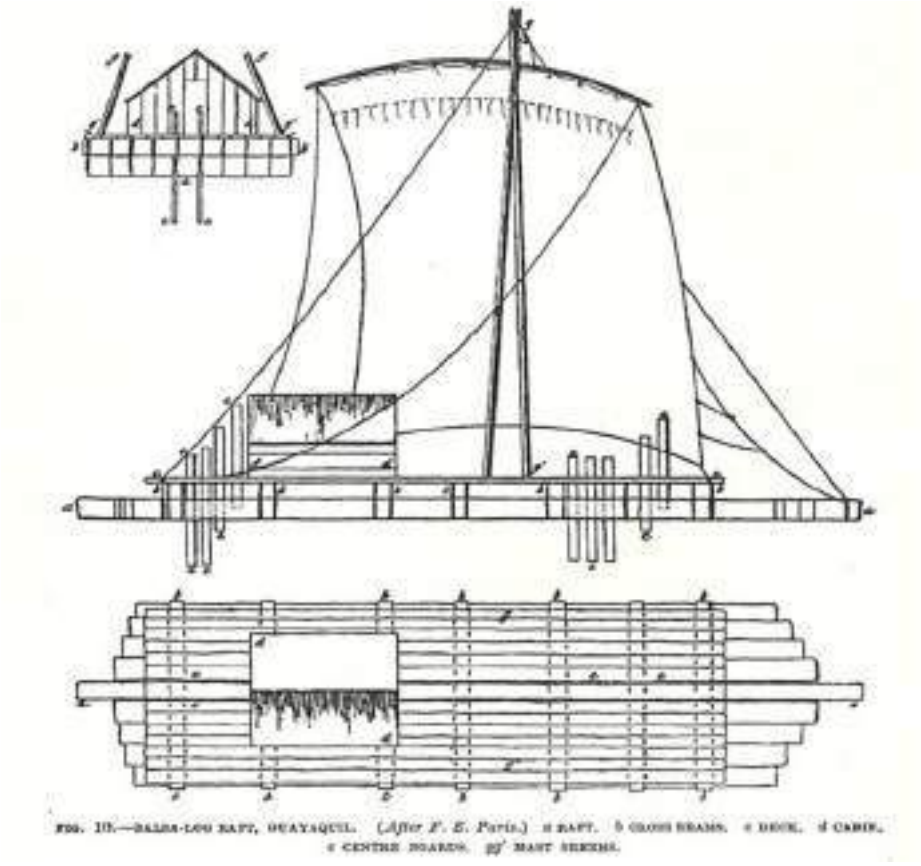


Figura 9. Diagrama de la balsa de Guayaquil, Edmond Paris, 1843.

A partir de mediados del siglo XIX y la introducción de embarcaciones a vapor en el río de Guayaquil, las grandes balsas a vela, y todo tipo de veleros en general, empezaron a caer en desuso. En 1845 el puerto tuvo un taller mecánico para reparar las máquinas por lo que el uso de barcos a vapor se difundió con fuerza a partir de entonces.[82] El proceso del desuso de las embarcaciones indígenas fue paulatino, existen fotos de balsas a vela cargando buques en Lambayeque a fines de ese siglo,[83] y de grandes balsas desde donde se cargan buques en el río de Guayaquil, antes que se construya el puerto marítimo en el estero Salado. Por otro lado, pequeñas balsas para pesca han sido utilizadas, con vela y sin vela, a lo largo de las caletas del norte de Perú, y en Playas, en Ecuador, hasta inicios del presente siglo.

Para investigar sobre los últimos usos de las grandes balsas indígenas, buscamos personas que hubieren participado en travesías oceánicas. Iniciamos en Puná, de donde fuimos al norte de Perú. Allí conocimos a don Agustín Pazos Querebalú, quien, a través de interesantes entrevistas y estupendos dibujos, nos hizo conocer detalles de las balsas y los viajes que en estas realizaban hasta la década de 1930,

82 Estrada, Julio. (1990). *El Puerto de Guayaquil, crónica portuaria*. Guayaquil. Archivo histórico del Guayas. Pp.166-167

83 Schaedel, R. (1988). La Etnografía Muchik en las fotografías de H. Brünnig 1886- 1925. Lima: Ediciones COFIDE. P. 83

a la ciudad de Guayaquil. Partían a fin de cada año y llevaban abundante pescado seco para su venta. Debían adquirir nuevos palos de balsa, para reemplazar los viejos de sus embarcaciones, y llevar otros para vender en sus caletas. Compraban también caña guadua, vestimenta, cabos y otros abastecimientos que venderían con ganancia. Al partir en esa temporada aprovechaban la corriente fría hacia el norte, y al regresar a comienzos del año siguiente, las corrientes cálidas de "El Niño" facilitaban el difícil regreso contra viento y corriente.[84]

Figura 10. Balsas de pesca en costas del norte de Perú y Playas, Ecuador.[85]

Los relatos que nos hizo nuestro amigo Pazos están documentados en notas y grabaciones; por otro lado, la existencia y uso de grandes balsas en caletas del norte de Perú hacia mediados del siglo pasado, está registrada además en un trabajo de investigación en Cornell University.[86]

Los últimos balseros que navegaron el Pacífico en extensas travesías fueron pescadores de caletas del norte de Perú, quienes debían abastecerse en Guayaquil con la liviana madera para vender pescado seco, renovar sus balsas y adquirir otros productos del puerto. Estos viajes se interrumpieron a partir de 1941, tras

84 Rosales, Benjamín. (2022). Los Últimos Navegantes en Balsas Oceánicas: testimonio de un balsero. Guayaquil. Universidad Espíritu Santo–UEES. Investigatio (18). Pp.143-166.

85 La foto inferior izquierda es de balsas en Playas, las demás son de diferentes caletas del norte de Perú. Nótese la diferencia en la forma de las velas, de tamaño y cantidad de palos de balsa en las balsillas.

86 Sabella, James C. (1974).*The Fishermen of Caleta San Pablo.* Michigan. Cornell University. Xerox University Microfilms.

la invasión peruana durante la guerra fronteriza con Ecuador. En adelante, los pescadores se proveían de palos de balsa transportadas desde Ecuador a bodegas en Túmbez.

Antes de terminar esta relación del uso histórico de balsas oceánicas en el Pacífico americano, queremos resaltar que científicos aventureros realizaron expediciones en el siglo XX para demostrar que las balsas indígenas ancestrales eran capaces de hacer largas travesías oceánicas con seguridad. Uno de estos, La expedición de Thor Heyerdahl, partió de Lima en 1947, con una embarcación hecha con balsas de Guayaquil. Recorrió 7000 kilómetros atravesando medio océano Pacífico, para encallar en un atolón de la isla Raroia del archipiélago Tuamotu, pues no entendían el funcionamiento de las guaras para gobernar la balsa. Luego de la experiencia de la *Kon Tiki,* el antropólogo noruego se empeñó en hacerlo, contando con el apoyo de Emilio Estrada en Playas, Ecuador.[87]

Mapa 5. La línea azul marca el recorrido de Heyerdahl en 1947, las rojas son los tres viajes de Alsar entre 1966 y 1973 y las verdes los dos de Haslett en 1995 y 1998.

87 Heyerdahl, Thor. (1955). "The Balsa Raft in Aboriginal Navigation off Peru and Ecuador." Southwestern Journal of Anthropology. Volume 11, # 3.pp. 263-264

Inspirado en la aventura de Heyerdahl, el español Vital Alsar en 1966 armó una expedición que zarpó de Guayaquil el 23 de octubre. Problemas técnicos en el manejo del sistema de gobierno, climáticos y humanos la hicieron fracasar. No se desalentó el intrépido navegante, y en 1970 en la embarcación "La Balsa", con una tripulación bien seleccionada, navegó desde Guayaquil hasta la playa de Mooloolaba en Australia, una travesía de 161 días y 8565 millas de distancia. No satisfecho con el éxito obtenido, Alsar organizó otro viaje en 1973. Esta vez participaron tres grandes balsas, la "Guayaquil", la "Mooloolaba" y la "Aztlán", con cuatro tripulantes cada una, de siete distintas nacionalidades, y tres de ellos tenían experiencia del viaje anterior. Siguiendo la misma ruta, en 179 días llegaron a Ballina, un poco más al sur que donde arribaron tres años antes.[88] La experiencia de Vital Alsar fue reveladora; él, Gabriel Salas y Marc Modena habían aprendido a manejar el sistema de guaras, controlando el rumbo de las embarcaciones para navegar miles de millas y llegar a lugares lejanos. Comprobaron además que grandes embarcaciones de balsa conservaban la flotabilidad aún después de largos recorridos.[89]

Señalamos también en el mapa 5, los dos viajes organizados por John Haslett desde Salango hacia el norte en 1995 y 1998. La intención de las expediciones era navegar a México, sin embargo, las embarcaciones no llegaron a su destino. El problema principal habría sido la ruta escogida, fueron siguiendo el perfil costanero de Colombia y el golfo de Panamá, donde la escasez de viento, alta humedad del ambiente y temperatura del mar provocan un rápido deterioro de los troncos de las balsas e insalvables problemas de flotabilidad. Estos son atacados por la broma *"teredo navalis"*, que va avivadamente carcomiéndolos, como descubrió el expedicionario reiteradamente.[90] Esto confirma que la ruta propicia para viajar en veleros, más aún en balsas, desde Manabí y la península de Santa Elena a Centroamérica y México es la ruta directa, sin seguir la costa colombiana. Haslett y uno de sus tripulantes, Cameron Smith, explican que utilizaron aparejos y velas distintas en las dos ocasiones, en el primero, igual al señalado por Juan y Ulloa que se utilizaba en Guayaquil, con altos mangles en V invertida, y en el segundo con mástiles y velas como las señaladas por Pazos Querebalú, usadas por pescadores del norte de Perú. Según ellos, la vela latina con mástil, usada en la segunda expedición les permitía navegar más hacia el viento y facilitaba las maniobras.[91]

88 Estrada, Jenny. (1988). "La Balsa en la Historia de la Navegación Ecuatoriana." Guayaquil. Instituto de Historia Marítima. Pp. 320-348

89 Alsar, V. (1987). La Balsa. El viaje más largo de la Historia. España. Editorial Pomaire. p. 114

90 Haslett, John. (2006). *Voyage of the Manteño the education of a modern-day expeditioner*. New York. St. Martin's Press. Pp. 71-122

91 Smith, Cameron y Haslett, John. (2000). *Construction and Sailing Characteristics of a Pre-Columbian Raft Replica*. Bulletin of Primitive Technology. Fall 2000: No. 20. P. 28

Conclusión

Uno de los objetivos de este ensayo es dar a conocer la antigüedad que tuvieron las grandes balsas a vela que fueron vistas por españoles en la costa del Pacífico sudamericano cuando la expedición de Pizarro conocía los mares del antiguo Perú, antes de su conquista. En efecto, hay numerosos trabajos arqueológicos que indican la existencia de una milenaria comunicación entre pueblos de la costa de Ecuador con otros en lejanas tierras en Centroamérica y México. Uno de estos se refiere a la transferencia de tecnologías cerámicas producidas en Valdivia tardía en la península de Santa Elena, a Mesoamérica, hace más de tres mil años. La falta de continuidad geográfica en las coincidencias tecnológicas, ideológicas, botánicas y biológicas que ocurren entre pueblos distantes, precisa la existencia de comunicación marítima a larga distancia. La única embarcación capaz de realizar estas travesías eran las balsas huancavilcas registradas por los cronistas. Estas son además las únicas naves indígenas a vela que vieron los europeos en América. Son tantos aspectos culturales comunes entre estos pueblos distantes que es dificultoso presumir que no hubo contactos oceánicos a larga distancia entre estas ancestrales civilizaciones, es más, gracias a estos, se debe en parte la evolución y desarrollo de estas avanzadas culturas.

Otra evidencia que resalta en este ensayo, es que el tipo de embarcación oceánica hecha con troncos de balsa, impulsada a vela y remos, y con un peculiar sistema de navegación, que usa tablones colocados perpendicularmente a la plataforma, era efectivo, ya que continuó utilizándose por más de trescientos años luego de la llegada de barcos europeos. Durante ese tiempo, compitió con embarcaciones españolas en el traslado de mercadería y personas. Es más, pescadores del norte de Perú viajaban anualmente a Guayaquil para vender productos y abastecerse de palos de balsa y otros insumos necesarios para ellos, hasta la década de 1930.

Es indudable que está eficaz embarcación indígena tiene un papel importante en la historia de la navegación en Ecuador, es más, también en la del continente americano, y la del mundo entero. Es nuestro deber difundir este conocimiento que resalta el desarrollo marítimo de los pobladores Valdivia, sus sucesores y vecinos, que heredaron o adquirieron la eficaz tecnología naviera de troncos de balsa, velas y guaras.

Galápagos: una historia

David Andrade Aguirre[1]

1 Escritor, historiador, periodista. Actualmente es subdirector de la Academia Nacional de Historia Militar del Ecuador.

Desde cualquier punto de vista que se analicen, las Islas Galápagos son únicas. Declaradas Patrimonio Natural de la Humanidad por la Unesco en 1979, seis años más tarde fueron consideradas como reserva de la biosfera. Su protección ha sido un constante desafío para el Ecuador debido a las presiones demográficas y el crecimiento del turismo masivo, considerados una amenaza para el frágil ecosistema de este hábitat singular. El año 2007 la misma Unesco las declaró como patrimonio de la humanidad en riesgo medioambiental y estuvieron en la lista de patrimonios en peligro hasta 2010.

A pesar de su fama, las islas tienen una historia relativamente desconocida, perdidas en la bruma de las leyendas, los mitos, las especulaciones, la información superficial y la banalidad. Entonces, es tiempo de una mirada integral e integradora de este paraíso.

Surgimiento de las Galápagos

Las Islas Galápagos, conocidas oficialmente como Archipiélago de Colón, son administrativamente una de las 24 provincias de la República del Ecuador. Situado a unos 970 kilómetros del continente, el archipiélago está constituido por 13 islas grandes, nueve islas medianas y unos 107 islotes. El conjunto de islas está situado sobre la línea ecuatorial.[1] Es complicado determinar la edad de surgimiento de las islas pues geológicamente constituyen un proceso dinámico en constante evolución, como lo han demostrado las últimas erupciones en el punto caliente de las Galápagos. Ninguno de los basaltos más antiguos, que permitirían una datación clara, está expuesto, pues han sido cubiertos en sucesivas erupciones por lavas más jóvenes.[2]

Los geólogos deben realizar estimaciones tanto del surgimiento como del hundimiento de las islas, utilizando en algunos casos promedios de crecimiento para intentar documentar la edad del conjunto de volcanes de las islas. En el artículo de Gelst, se incluyen cifras máximas de emergencia para volcanes como Fernandina (300.000 años), Sierra Negra (700.000 años), Rábida (2.500.000 años), Santa Cruz (3.600.000 años) o San Cristóbal (6.300.000 años). Muchas de las islas menores e islotes no tienen más de cientos de miles de años.[3]

Un dato bien conocido por los científicos es el proceso de hundimiento de las islas oceánicas en el transcurso de millones de años. La investigación de Christie demostró la existencia de una isla sumergida de 100 millones de años al este de San Cristóbal[4] lo que ratifica la teoría de que el conjunto de las Galápagos es la manifestación de la actividad de volcanes submarinos, es decir, de la acumulación de lava a lo largo de los siglos.

1 Encyclopaedia Britannica. Galapagos Islands | Location, Animals, & Facts.

2 Geist, Denis. Sobre el surgimiento y hundimiento de las Galápagos. FCD. Noticias de Galápagos. V. 56. 1997.

3 Geist, Denis. Ibidem.

4 Christie, D.M., Duncan, R.A., McBimey, A.R., Richards, M.A., White, W.M., Harpp, K.S. y Fox, C.G. 1991. Drowned islands downstream from the Galápagos hotspot imply extended speciation times. Nature 355: 246-248.

Exploraciones prehispánicas

Las conclusiones que surgieron del trabajo de la Expedición Arqueológica Noruega de 1953, señalaron la posibilidad de visitas de aborígenes del continente a las islas en épocas precolombinas.[5] Sin embargo, la escasa evidencia de cerámica encontrada, cerca de un lugar frecuentado por bucaneros, estaba muy mezclada con restos de cerámica pos colonial, mucho más abundantes. Determinar con esa data la presencia recurrente de indígenas americanos en las Galápagos no parece muy plausible. Los datos apuntan más bien a un transporte ocasional de esas cerámicas en las naves españolas o en los barcos piratas. De todas maneras se requieren investigaciones adicionales que comprueben una u otra teoría.

Una antigua tradición oral de los incas respecto de la visita a las islas encantadas por parte del inca Tupac Yupanqui (Tupa Inga Yupangui), el conquistador que amplió los límites del imperio hasta las tierras de los caranquis por el norte y hasta el río Maule en el sur, fue aceptada por los primeros cronistas españoles, casi un siglo después de su muerte. Pedro Sarmiento de Gamboa[6] recoge en 1572 las versiones de los sobrevivientes de la corte imperial y las publica en el segundo tomo de su "Historia Indica". En 1586, el cronista Miguel Cabello de Balboa incluye la narración en su "Miscelánea Austral".

La tradición habla de un viaje oceánico del inca acompañado por tropas de élite, en la cual avistan dos islas a las que denominan "Hahua-Chumpi" (Isla de Afuera) y "Nina-Chumpi" (Isla de Fuego).[7] La leyenda fue recogida en el libro "Las Islas Encantadas"[8], que se basa justamente en la versión de los primeros cronistas. El libro tuvo un alto impacto en el Ecuador de ese tiempo. Sir Clements Markhan utiliza ese material como parte de su investigación de la historia del Perú.[9] El éxito de la obra propició la divulgación de la tradición oral del "descubrimiento de las Galápagos" por parte del inca.[10]

Sin embargo, no existe evidencia alguna que permita corroborar la historia. Ni la tradición ni los cronistas identifican las islas visitadas por el inca o su ubicación. Es preciso recordar que los incas eran guerreros de las tierras altas, con escaso o nulo apego a las cosas del mar, al contrario de los habitantes de las costas ecuatoriales, manteños y huancavilcas, que si mantenían un activo intercambio comercial con los pueblos del litoral peruano e incluso se aventuraban, siguiendo las corrientes oceánicas, hasta la costa mexicana.[11] Aunque el diseño de las balsas permitía viajes de mayor envergadura, una aventura oceánica requería una

5 Heyerdahl, Thor y Skjölsvold, Arne: Archaeological Evidence of Pre-Spanish Visits to the Galápagos Islands. American Antiquity. Vol. XXII. No. 2. Salt Lake City, 1956.

6 Sarmiento de Gamboa, Pedro. Historia de los Incas.1572

7 Jiménez de la Espada, Marcos: Las Islas Galápagos y otras más a Poniente. 1892.

8 Bognoly, José A. y Espinosa, José Moisés. Las Islas Encantadas o el Archipiélago de Colón. 1905.

9 Markhan, Clements. The Incas of Peru. London, 1912.

10 Larrea, Carlos Manuel. El Archipiélago de Colón (Galápagos). Quito, Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1960.

11 Von Hagen, Victor Wolfgang. Realm of the Incas. New American Library. New York, 1957.

preparación y unas experiencias que obligarían al soberano a poner su vida en manos de los marineros del litoral. Adicionalmente, las crónicas hablan de que el inca retornó con pobladores de las islas mencionadas,[12] lo cual era imposible en el caso de las Galápagos, que no tenían residentes permanentes. Es "posible", remarco el posible, que en alguno de los viajes de las balsas que partían de Puná hacia Centroamérica, una tormenta o una alteración de las corrientes, impulsó la embarcación a las cercanías de las islas (una que tenía un volcán aún activo y otra más lejana).[13] Ese avistamiento, convertido en tradición de los habitantes del litoral del actual Ecuador, pudo haber sido tomado por el inca para incrementar su prestigio de conquistador.

El descubrimiento de las Islas Encantadas

La primera referencia documentada respecto a la existencia de las islas proviene de un sacerdote de la orden de Santo Domingo, Tomás Henríquez y Gómez, quien al tomar los hábitos en 1508, adoptó el nombre de Tomás de Berlanga, en homenaje a su villa natal, Berlanga del Duero.[14]

En 1510 forma parte de la segunda expedición dominica a América. En la Isla Española desempeña su labor apostólica hasta ser elegido prior del Convento de Santo Domingo, una década más tarde. En 1531 es designado obispo de Panamá; su labor pastoral se extiende hasta 1545. En esa condición viaja como comisionado regio a Lima a mediar en la disputa de Diego de Almagro y Francisco Pizarro, respecto de los límites de sus respectivas gobernaciones.[15] Ese era el motivo oficial de su misión, pero además debía pedir a los dos gobernadores que rindan cuentas de los tesoros incautados a los incas, tras la muerte de Atabalipa. Una infidencia le permitió a Pizarro conocer este secreto, por lo cual hizo lo necesario para impedir que el prelado cumpla a cabalidad su misión.

No existen datos precisos sobre las características del viaje del dominico a Lima, travesía que los españoles solían realizar bordeando las costas colombianas hasta avistar el farallón del Pailón, primera referencia de una navegación más tranquila, ya en las costas del actual Ecuador. Sin embargo, alguna tempestad en los primeros días de navegación, apartó a la embarcación de la ruta prevista. Las corrientes marinas hicieron lo suyo y la nave terminó desviándose grandemente hacia mar abierta. El pavor se apoderó de la tripulación. La falta de agua y la reducción drástica de la reserva de alimentos ponía a la nave en serios aprietos. El avistamiento de un promontorio rocoso llenó de júbilo a los marineros. Como era costumbre, bajaron un bote en el que se embarcó una adelantada a explorar

12 Sarmiento de Gamboa, Pedro. Obra citada.

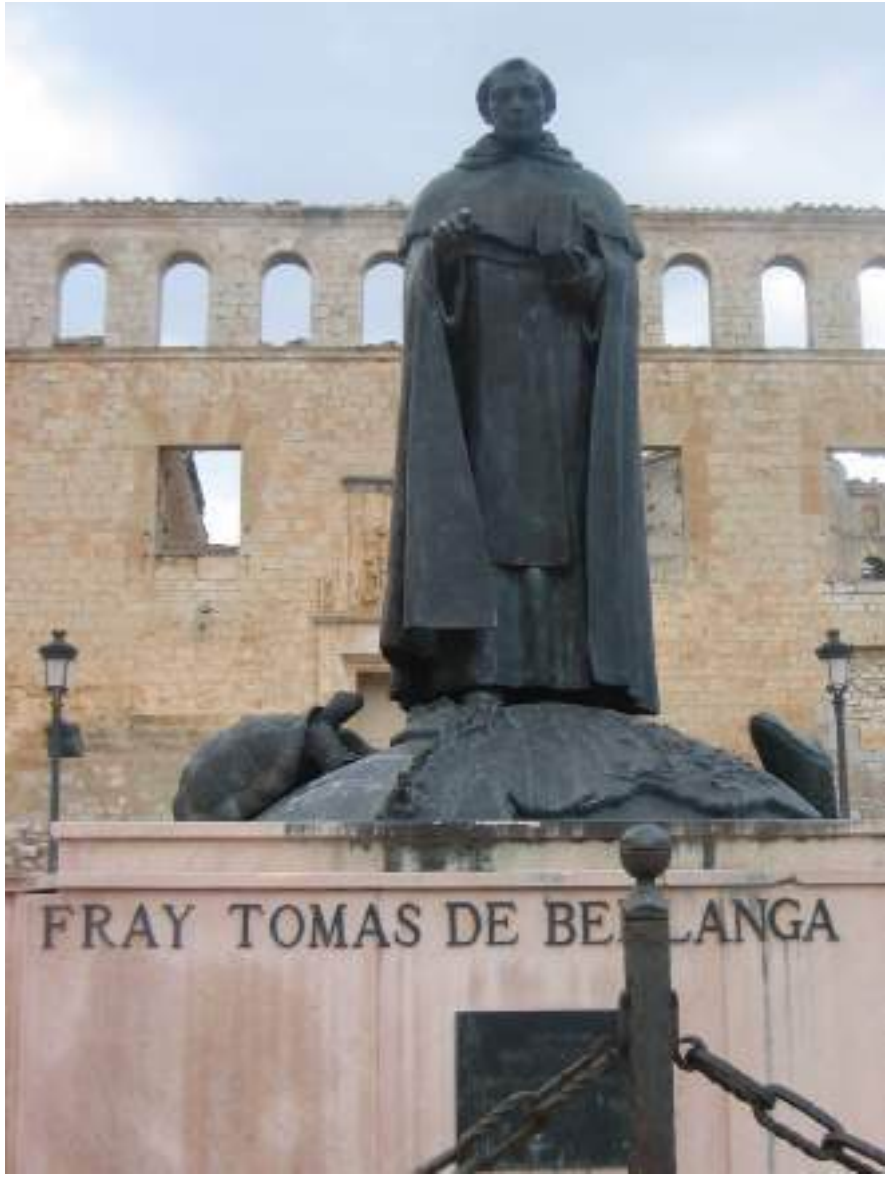
13 Latorre T., Octavio: Thomás de Berlanga y el descubrimiento de Galápagos. Artes Gráficas Señal, Impreseñal Cía. Ltda. Quito. 1996.

14 Real Academia de Historia. https://dbe.rah.es/biografias/32855/tomas-henriquez-y-gomez

15 Mendiburu, Manuel de: Diccionario Historiográfico del Perú. Imprenta de José F. Solis, Lima, 1876.

el terreno. Era el 10 de marzo de 1535.[16] Obviamente no se trataba de un descubrimiento al uso, sino de un accidente que propició el hallazgo de unas islas que estaban a unas doscientas leguas de la costa.

Tras la exploración inicial, desembarca el obispo y se encuentra con un paisaje rocoso desolado, poblado por tortugas, lobos marinos y unas extrañas lagartijas gigantes. Tras explorar el terreno lograron encontrar agua dulce, pero ningún alimento. Decidieron entonces poner rumbo al sur este, con la esperanza de volver a encontrar tierra firme. Finalmente avistaron las costas de Manabí, desembarcando en Bahía de Caráquez, para luego seguir rumbo al Perú.[17]



Monumento a Fray Tomás de Berlanga en su lugar natal.

16 https://galapagueana.darwinfoundation.org/sp/historia/hist002.html

17 Figueras Vallés, Estrella. Las Islas Galápagos vistas por Fray Tomás de Berlanga. Barcelona, 2012.

La carta de fray Tomás

Mientras reposaban de las fatigas del accidentado viaje, Berlanga, consciente de la importancia para la corona de la existencia de nuevas tierras hacia el oeste, escribe una misiva al emperador Carlos I de España, fechada en Puerto Viejo, el 26 de abril de 1535, con el encabezamiento de "Carta a Su Magestad de Fray Tomás de Berlanga, describiendo su viage desde Panamá á Puerto Viejo, e los trabalhos que padeció en la navegación".[18]

En el encabezado, el obispo se refiere al monarca como "*Sacra Cesarea Cathólica Maxestad*". Pasa a continuación a explicar el motivo de su informe: "Parecióme ser justo hazer saber a Vuestra Magestad el proceso de mi viage desde que partí de Panamá, que fue en veinte e tres de Febrero deste presente año, hasta llegar a esta Villa nueva de Puerto Viexo.".[19]

Describe el sacerdote la primera parte del viaje, con "buen tiempo de brisas por siete días"; cuando el piloto estimaba:

> "estar cerca de tierra e dionos calma seis días, eran tan grandes las corrientes e nos engolfaron de tal manera, que miércoles en diez de Marzo, vimos una isla; e porque en el navío no abía mas agua que para dos días, acordaron echar la barca e salir en tierra, por agua e yerba para los caballos, e salidos no hallaron sino lobos marinos, e tortugas e galapagos tan grandes, que llevaba cada uno un ombre encima, e muchas iguanas que son como sierpes."[20]

Berlanga continua relatando que al no encontrar los bastimentos necesarios, embarcaron y "…Otro día vimos otra isla mayor que aquella", a la cual arribaron en tres días. Agotados los alimentos y el agua, todos los hombres desembarcaron. Al no encontrar agua dulce, enviaron una expedición tierra adentro. Para saciar el hambre y la sed, "echaron mano de unos cardos como tunas, e porque estaban como sumosas, aunque no muy sabrosas, comenzamos a comer dellas, e esprimillas, para sacar dellas agua, e sacada parecía lavazas, de legia, e bebianla como si fuera agua rrosada."[21]

El obispo describe los desesperados esfuerzos por encontrar agua y comida, hasta que: "… fue Nuestro Señor servido que hallasen en una quebrada, entre las piedras, hasta media pipa de agua, e cogida aquella, hallaron mas e mas…" Relata que en estos trajines "…murió allí un ombre … e murieron diez caballos."

Atento observador, el obispo Berlanga informa que desde la playa contemplaron dos islas, "la una muy mayor que todas", y registra que las islas: "están desde medio grado hasta grado e medio de la Equinoccial, a la banda del Sur." Informa además que en la isla mayor encuentran "muchos lobos marinos, tortugas, higuanas", pero además, "muchas aves, de las de España, pero tan bobas que no sabían

18 Archivo de Indias – Patronato. Est. 20 – Caj. 2a – Leg. 20

19 Se conserva en todas las citas la forma de escritura original.

20 Carta a Su Magestad de Fray Tomás de Berlanga. Archivo de Indias.

21 Ibidem.

huir".[22] Agrega que "en toda la isla no pienso que ay donde se pudiese sembrar una hanega de mahiz, porque lo mas della está lleno de piedras muy grandes, que parece quen algún tiempo llovió Dios piedras…"[23]

La descripción que hace el religioso de la infortunada expedición da cuenta de los riesgos extremos que corrían los expedicionarios al aventurarse en regiones inexploradas, viajes en los cuales existían todas las dudas y muy pocas certezas. Aprovisionados de agua (y de carne de tortuga), deciden hacerse a la mar. Navegaron once días sin ver tierra "porque ybamos al Sur". El obispo ordena al capitán "virar del otro bordo", es decir tomar rumbo este. Racionaron el agua y navegaron ocho días más. Agotadas nuevamente las provisiones, finalmente ingresaron "en la bahía e rio de los Caraques, viernes en nueve de Abril, e hallamos allí gente de un galeón de Nicaragua." Prosigue informando al monarca que "Yo me partí de esta bahía con los pasajeros por tierra e a pie, porque las bestias venían fatigadas, por venir a esta Villa de Puerto Viejo".

Concluye el informe del buen fray Tomás, con una relación de la actividad de los conquistadores, señalando que Francisco Pizarro "tiene de paces al pie de treinta señores" y los esfuerzos que se hacen para acristianar a los naturales. Informa finalmente que proseguirá el viaje para la Villa de San Miguel (Piura).

Theatrum Orbis Terrarum

Las informaciones de la existencia de un grupo de islas a considerable distancia de las costas del Mar Océano, aunque confusas, pronto llegaron a oídas de los marinos, pero también de los cartógrafos e historiadores.

Lógicamente, no aparecen en el primer mapa de las nuevas tierras, el *Universalis cosmographia secundum Ptholomaei traditionem et Americi Vespucii aliorum que lustrationes* del geógrafo alemán Martin Waldseemüller (1507), en el que se señala claramente que se dibujó en base a la obra de Ptolomeo y la información proporcionada por Américo Vespuccio y otros.[24] Vespucio, mencionado en otras referencias como Amerigo Vespuci, que participó de una expedición portuguesa que llegó al Caribe y avistó las costas de Venezuela, se atribuyó el mérito de haber nominado *Mundus Novus*, a lo que el presumía era un continente. Así empezó a usarse al inicio del siglo XVI, a pesar de que no existe mapa alguno con la firma de Vespuci.[25] Por error o casualidad, se empezó a hablar de las "tierras de Amerigo" y el nombre tuvo suerte. Las grandes ironías de la historia.

La primera referencia en un mapa de las regiones descubiertas por España, el *Novus Orbis* (Nuevo Mundo), es la *Tabula novarum insularum* fechada en 1550 por el cartógrafo alemán Sebastian Münster, que incluye unas islas en el Mar del Sur, con el nombre de *Ins. Infortunate* (Ínsulas Infortunadas).

22 Carta a Su Magestad de Fray Tomás de Berlanga. Archivo de Indias.

23 Ibidem.

24 https://galapagueana.darwinfoundation.org/sp/principal/bibliografia.html

25 https://www.bbvaopenmind.com/ciencia/grandes-personajes/americo-vespucio-cosmografo-nombre-america-error/

Tabula novarum insularum. Münster, 1550

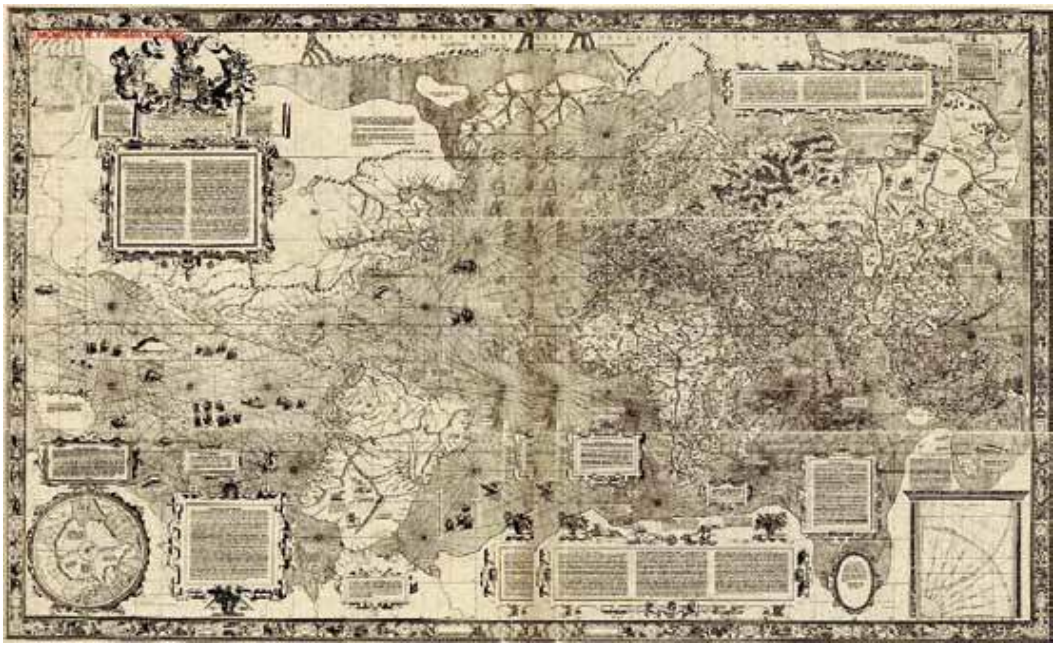
El primer *mapa mundi* con la inclusión del nuevo continente le corresponde al geógrafo y cartógrafo flamenco Gerardus Mercator. Su *Nova et aucta orbis terrae descriptio ad usum navigantium emendate accommodata* (Nueva y completa descripción del globo terrestre, adaptada para su uso en la navegación), datada en 1569, que incluía el conocimiento del mundo a la fecha, se convertiría en referente obligado para otros geógrafos y un instrumento muy útil para la navegación, el comercio y la geopolítica.[26]

En el mapa de Mercator aparecen dos grupos de islas en el Mar del Sur, con la descripción de *Ys. Galapagoes*, es decir Islas de las Galápagos. Eso revela la dificultad para los cartógrafos para ubicarlas. El error sería corregido por Ortelius recién en 1587, al ubicar correctamente a las Galápagos y a la isla del Coco.

Apenas un año más tarde, se publica el primer atlas moderno, el *Theatrum orbis terrarum* (Teatro del orbe terrestre), del geógrafo flamenco Abraham Ortelius (Oertel) publicado por primera vez en 1570 en Amberes por Gilles Coppens van Diest, que contenía 70 mapas, principalmente de Europa.[27]

26 de Meer, Sjoerd: *Atlas of the World: Gerard Mercator's map of the world (1569),* Walburg Pers. 2012.

27 *Theatrum Orbis Terrarum* (1570), Gillis Coppens van Dienst, Amberes.



Nova et aucta orbis terrae descriptio. Mercator, 1569.

En esta obra se incluye el mapa *Americae Sive Novi Orbis, Nova Descriptio* (América dicho Nuevo Mundo, nueva descripción), que incluye la información hasta ese momento conocida de las tierras del continente que ya era denominado como América. En él se inscriben dos "*Ins. de los galopegos*" (Ínsulas de los Galápagos), repitiendo el error de Mercator.

Americae Sive Novi Orbis, Nova Descriptio. Wikimedia Commons.

Aventuras en el Mar del Sur

Aunque finalmente el error de los primeros mapas fue corregido al colocar el nombre correcto de la ínsula situada más al norte, la isla de Cocos, situada frente a Costa Rica, los cartógrafos seguían teniendo dificultades para ubicar a las Galápagos en sus cartas, dadas las versiones confusas de los navegantes que las habían avistado. Nace entonces su fama de "encantadas", pues en los primeros tiempos de los descubrimientos oceánicos, parecía que "aparecían" o "desaparecían" de los mapas o en los avistamientos.

A lo largo de los dos siguientes siglos, las islas Galápagos se convirtieron en territorio de leyendas propagadas por navegantes que casualmente las encontraron en su curso, pero fundamentalmente por piratas que las convirtieron en base de operaciones, en refugio en donde podían carenar los barcos, obtener alimentos y sobre todo, proveerse de agua, leña, aceite y carne de tortuga.

A partir de la consolidación de la conquista de los territorios más al sur del continente que ya era conocido como América, empezaron a fluir hacia la metrópoli las riquezas minerales –en especial oro y plata- apropiados primero y luego explotados por los españoles. Naves solitarias y luego convoyes salían del puerto del Callao, muy cercano a la capital del virreinato, rumbo a Panamá o hacia Acapulco. De allí, a lomo de mula o en carruajes, el tesoro viajaba fuertemente custodiado para embarcar en Portobelo o en Veracruz, para cruzar el Atlántico hacia los puertos españoles.

Aquí, una reflexión. Mucho se habla de los tesoros que saqueó el imperio español de sus posesiones en América. En efecto, España se benefició de esas riquezas, pero no hay que perder de vista que una vez consolidada la administración en los territorios americanos, las autoridades cumplían, muchas veces con reticencia, la remisión del "quinto real" a las arcas de la monarquía, pero el resto –es decir cuatro quintos- se quedaba en los virreinatos y audiencias, para enriquecer a esas mismas autoridades, a la nobleza o para dedicarlo a la gloria de Dios. De allí, el esplendor de templos, conventos y palacios en las ciudades americanas.

Volvamos a nuestro asunto. La edulcorada imagen de los piratas es un producto de Hollywood. Vivían en realidad una vida aventurera, pero extremadamente dura, tanto por las condiciones de navegación en mares desconocidos, como por poner su vida en constante riesgo al asaltar barcos fuertemente armados, tripulados por soldados de mar españoles con fama de valientes hasta la exageración.

Vale la pena clarificar los distintos tipos de bandoleros en el mar al margen de la ley. Acudamos al diccionario de la Real Academia de la Lengua.

Pirata: Persona que junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar.

Filibustero: pirata que hacia el siglo XVII formó parte de los grupos que infestaron el mar de las Antillas.

Bucanero: Pirata que en los siglos XVII y XVIII se entregaba al saqueo de las posesiones españolas de ultramar.

Corso: Campaña que hacían por el mar los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas.[28]

En definitiva los bandoleros que asaltaban barcos en la mar son los piratas; tipos específicos son el filibustero, pirata que atacaba a naves de guerra en el Mar de las Antillas y el bucanero que atacaba no solo barcos, sino instalaciones en tierra del imperio español.

Muy distinto es el caso de los corsarios, que tenían autorización de su gobierno para atacar naves enemigas –de guerra o mercantes- para favorecer sus intereses. Se destacaron los corsarios ingleses -algunos de los cuales llegaron a recibir títulos de nobleza-; los holandeses y franceses.

Muchos piratas o corsarios, tuvieron relación con las Galápagos, generalmente como un sitio seguro para descansar, reabastecerse de agua y alimentos o para dejar mensajes a compañeros de correrías. Unos pocos, dejaron una profunda huella en la cartografía, en la ciencia o en la literatura.

Aunque no existe constancia de haber tocado tierra en las Galápagos, vale mencionar a sir Francis Drake, cuyo épico viaje de circunnavegación al nuevo continente fue el precursor de las incursiones piratas a las costas americanas del Pacífico. Provisto de una patente de corso, parte el 13 de diciembre de 1577, al mando de una flotilla de cinco barcos. En abril siguiente toca las costas de Brasil y bordeando la costa llega a Buenos Aires, entonces un poblado con muy pocas construcciones. Como su objetivo eran las riquezas del Perú, se aventura en el temible estrecho descubierto por Magallanes medio siglo antes. El 5 de diciembre de 1578 saquea Valparaíso. Pone rumbo norte, ataca y saquea varios barcos españoles, hasta llegar al Callao en febrero de 1579, atacando a las naves surtas en el puerto. Perseguido por dos naves de guerra españolas sigue rumbo norte, evitando las fortificaciones españolas en América Central. En junio llega a la Bahía de San Francisco, en donde funda una efímera ciudad a la que llamó New Albion.[29] Puso proa rumbo al oeste, rodeó el cabo de Nueva Esperanza y arribó a Plymouth el 26 de septiembre de 1580. Recibido con honores, la reina Elizabeth lo arma caballero por sus servicios a la corona inglesa.[30]

En 1593, el corsario británico Sir Richard Hawkins realiza un extenso periplo por el Pacífico en su galeón, el *Dainty*; saquea a las naves surtas en Valparaíso y enrumba hacia el norte. Perseguido por una flota armada por el virrey del Perú llega al área de Galápagos.[31] Hostigado por el enemigo pone rumbo nuevamente hacia el perfil costero, siendo derrotado y capturado frente a las costas de San Mateo en

28 Diccionario de la Real Academia de la Lengua. 2023.

29 Cummins, John, Francis Drake: Lives of a Hero. Palgrave Macmillan. 1997.

30 Kelsey, Harry (1998). Sir Francis Drake: The Queen's Pirate. Yale University Press

31 Hawkins, Richard. The observations of Sir Richard Hawkins, in his voyage into the South Sea in the year 1593. London, 1622.

el actual Ecuador. Preso en Lima, es trasladado más tarde a Sevilla. Finalmente es liberado y retorna a su patria en donde es recibido con honores por la corona.

The Galapagos Islands by Cap. Cowley. 1684

William Dampier fue un personaje singular; capitán de barco y corsario, era además botánico. Participó en la expedición del corsario John Cook que pasó un año atacando posesiones españolas en Perú y México. Los piratas utilizaron las islas como base para descansar y repostar, pero dejaron un legado inapreciable, un mapa detallado de las islas (1684) dibujado por Ambrosse Cowley, identificando cada isla con nombres en inglés que perduraron en el tiempo. Es conocido como el primer mapa de las islas. Tres años más tarde formaría parte de la tripulación del *Batchelor's Delight*, comandado por el pirata británico Edward Davis.[32]

32 Dampier, William. *A New Voyage Round the World*. 1697.

En 1700 arriba a las islas la expedición del navegante y explorador francés Jacques Gouin, señor de Beauchêne. El diario de su viaje incluye las primeras acuarelas de la fauna de las islas registradas como "*Iles Galapes*".[33]

En una nueva expedición en la que participa Dampier comandada por el pirata británico Woodes Rogers realizan un sangriento asalto a Guayaquil. Allí la tripulación enferma de fiebres, por lo que deben abandonar con urgencia el puerto, primero a Puná y luego a las Galápagos.

Ya en el siglo XIX, el marino inglés John Illingworth Hunt, héroe de la independencia americana, inicio su vinculación con las fuerzas patriotas de Chile, con una patente de corso al mando del Rosa de los Andes. Tras un combate con naves españolas en el golfo de Guayaquil, en 1819, se refugia en las Galápagos, durante un par de meses para reparar su nave y repostarla.[34]

El primer habitante (permanente) de las Galápagos

Como en muchos otros casos, la presencia de habitantes en las islas en épocas previas a la llegada del obispo Berlanga es aún un tema en proceso de investigación ya que no se han encontrado evidencias que permitan llegar a conclusiones inobjetables. Los aislados restos cerámicos encontrados se corresponden con objetos de uso cotidiano y ceremoniales manteños, huancavilcas e incluso incas, que bien pudieron llegar en las naves piratas o españolas que visitaban las islas.

El registro de la primera persona que vivió por un período de tiempo considerable corresponde al marinero irlandés Patrick Watkins, abandonado en la isla Floreana en 1807 (en otras publicaciones 1809) por el capitán de un navío británico apellidado Paddock, según la versión del comodoro estadounidense David Porter, quien recaló en las islas en 1812. En su diario, anota: "En el lado oriental de la Isla se encuentra otro sitio de fácil acceso que se llamaba 'El Puerto de Pat', que por algún tiempo la inmortalizó un irlandés llamado Patrick Watkins, que hace algunos años decidió abandonar un buque inglés y tomar posesión de la isla."[35]

Watkins logró sobrevivir e incluso prosperar. Las escasas embarcaciones que llegaban a las islas, se negaban rotundamente a embarcar al extraño y barbado marino, a pesar de sus ruegos. Finalmente logró sorprender a los tripulantes de un bote que se adentró en Playa Prieta en busca de agua. Los sometió y enrumbó con ellos rumbo al continente. Llegó a Guayaquil solo. Sus prisioneros pudieron perecer por falta de agua y alimento o talvez fueron asesinados por el irlandés. Una vez repuesto, siguió rumbo a Piura. Nunca retornó a las islas.[36]

33 Duplessis, S. *Relation journalière d'un voyage fait en 1698, 1699, 1700 et 1701, par M. de Beauchesne.* Bibliotheque du Service Historique de la Defense.

34 Figueroa, Pedro Pablo, Álbum Militar de Chile (1810-1879), Tomo III. Santiago de Chile, 1905.

35 Maldonado, R., y Llerena, E. (compiladores). La colonización de Galápagos. Historias Humanas. 2018.

36 Latorre, Octavio. La maldición de la tortuga. Universidad de Virginia, 1990.

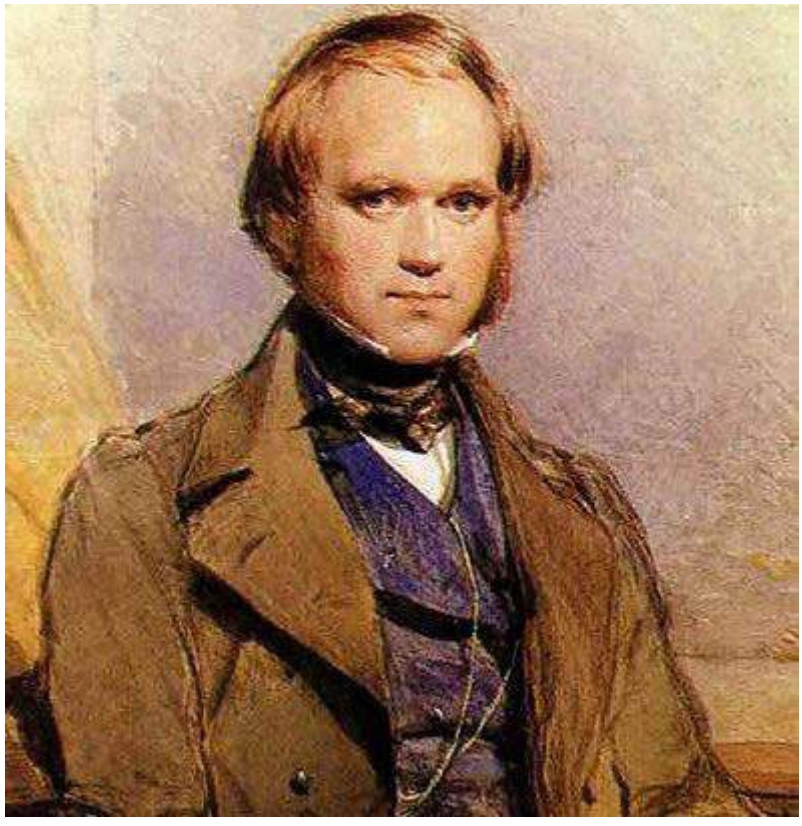
El misterio de Darwin

Un error relativamente común es el de considerar que Darwin realizó su viaje a las Galápagos con el fin de "comprobar" su teoría de la evolución de las especies. Nada más alejado de la realidad.

Charles Robert Darwin fue un naturalista inglés, nacido en 1809. Cursó estudios en la Universidad de Edimburgo, obteniendo el título de *Master of Arts y Legum Doctor* en 1931. A fines de ese mismo año recibe la propuesta de ser parte de la expedición armada por el capitán Fitzroy para cartografiar las costas de América del Sur. Su puesto era de naturalista y no tendría retribución.

A partir de este momento nos basaremos en el testimonio del propio Darwin respecto del viaje y sus resultados. En referencia al inicio del mismo, dice:

> "El Beagle, bergantín de diez cañones, al mando del capitán FitzRoy, de la Marina Real Inglesa, zarpó de Devonport el 27 de diciembre de 1831. El objeto de la expedición era completar los trabajos de hidrografía de Patagonia y Tierra del Fuego, comenzados, bajo la dirección del King, de 1826 a 1830 -la hidrografía de las costas de Chile, del Perú y de algunas islas del Pacífico-, y efectuar una serie de medidas cronométricas alrededor del mundo.[37]



Charles Darwin. C. 1835. W. Commons.

37 Darwin, Charles. Diario del viaje de un naturalista alrededor del mundo en el navío de S.M. "Beagle". Madrid: Calpe, 1921.

La expedición tocaría puerto en las islas africanas de Cabo Verde, para luego dirigirse a Brasil, Uruguay, Argentina, las Islas Malvinas, Tierra del Fuego, Chile, Perú y las Islas Galápagos en Sudamérica. El periplo de retorno pasó por Tahití, Nueva Zelanda, Australia y las Islas Mauricio.

Respecto de las tareas del joven científico, el capitán de la nave escribe:

> Tal como le había propuesto, el joven Darwin dedicó la mayor parte de su tiempo a investigaciones geológicas en tierra firme y a recopilar ejemplares, mientras el Beagle realizaba su misión científica para medir corrientes oceánicas y cartografiando la costa. Darwin tomó notas escrupulosamente durante todo el viaje, y enviaba regularmente sus hallazgos a Cambridge, junto con una larga correspondencia para su familia que se convertiría en el diario de su viaje.[38]

En su diario y en obras posteriores, Darwin hace un detallado recuento de la expedición, de las tareas cartográficas e hidrográficas cumplidas, de las peripecias de un viaje tan extenso, todo ello matizado por sus observaciones científicas.

El 15 de septiembre de 1835, el Beagle avistó las Islas Encantadas. Darwin escribe en su diario: "Este archipiélago se compone de 10 islas principales, de las cuales cinco son mayores que las restantes. Hállanse situadas bajo el Ecuador y distantes de la costa de América entre 500 y 600 millas al Oeste."[39]

En la mañana del 17 desembarcaron en la isla de Chatham. Darwin comenta:

> "Como las demás, eleva su perfil suave y redondeado, interrumpido aquí y allá por diversos montículos, restos de antiguos cráteres. La primera impresión que causa el terreno tiene poco o nada de agradable. Tropiézase con una superficie desigual de negra lava basáltica, lanzada en oleadas de angulosos perfiles y cruzada por grandes grietas, por doquiera cubierta de arbustos enanos medio marchitos, en los que se descubren pocas señales de vida." Y agrega: "Estos enormes reptiles, rodeados de negra lava; los arbustos sin hojas y los grandes cactus, me transportaron con la imaginación a un paisaje antediluviano."[40]

El joven científico, tras visitar algunas islas queda sorprendido por sus observaciones respecto del origen volcánico del archipiélago, así como de la singularidad de las especies de las islas. En su diario escribe:

> "La Historia Natural de estas islas es curiosísima y merece especial atención. La mayor parte de los seres orgánicos que en ella viven son aborígenes, y **no se encuentran en ninguna otra parte**; aún hay diferencia notable entre los que habitan en las diversas islas, si bien todos presentan visibles relaciones con los de América, no obstante hallarse este archipiélago separado del continente por una extensión de mar franca, cuya anchura varía entre 500 y 600 millas. De modo que este grupo de islas viene a constituir un **pequeño**

38 FitzRoy, Robert. Voyages of the Adventure and Beagle. Londres, 1839.

39 Darwin, Charles. Diario del viaje de un naturalista alrededor del mundo en el navío de S.M. "Beagle". Madrid: Calpe, 1921. P. 450

40 Ibidem. p.p. 451-452

> **mundo aparte**... Si atendemos al escaso tamaño de estas islas, nuestro asombro subiría de punto ante el número crecido de vivientes aborígenes en un área tan limitada. Al ver que todas las alturas están coronadas con su cráter y que se conservan aun perfectamente visibles las márgenes de casi todas las corrientes de lava, nos vemos movidos a creer que, en un período geológicamente moderno, el archipiélago ha estado **cubierto por el mar**. En tal supuesto, así en lo que se refiere al espacio como al tiempo, nos parece acercarnos mejor al gran hecho -que es un misterio entre los misterios-, a saber, la **primera aparición de nuevos seres** en el globo que habitamos."[41] Las negrillas me pertenecen.

En referencia a sus observaciones sobre las especies únicas de las islas, realiza un comentario que luego se revelaría altamente significativo:

> "Las restantes aves terrestres forman un grupo singularísimo de fringilinos o picogordos, relacionados entre sí por la estructura de sus picos, breves colas, forma del cuerpo y plumaje; hay 13 especies, que Mr. Gould ha dividido en cuatro subgrupos. Todas estas especies son peculiares de este archipiélago, y lo propio sucede con el grupo entero. Al ver esta gradación y diversidad de estructura en un grupo de aves pequeño e íntimamente relacionado, podría imaginarse realmente que de un corto número de ellos, existentes originariamente en este archipiélago, una especie se ha **dividido y modificado** para servir a diferentes fines."[42]

La vida que surgía esplendorosa de unas islas volcánicas geológicamente recientes; la especialización de aves y animales de acuerdo al hábitat; la diferenciación de isla a isla, a pesar de su cercanía y las características distintivas respecto de la fauna y flora del continente, son los principales apuntes en su diario. La posterior reflexión sobre lo investigado, lo llevaría a proponer su **teoría sobre la evolución**.

El escritor ecuatoriano Jorge Enrique Adoum, reflexiona sobre el tema: "Darwin encontró en el archipiélago un verdadero laboratorio de la evolución. Y dado que hay incluso una diferencia entre las especies de las diferentes islas, no sólo pudo observar el producto final del largo proceso evolutivo sino incluso las diferentes etapas o instantes de ese proceso, como el de engrosamiento del pico de los pinzones o el del alargamiento del cuello de las tortugas gigantes."[43]

El Beagle finalmente retorna a Inglaterra. Darwin escribe: "El último día de agosto [1836] anclamos por segunda vez en Puerto Praia, en el archipiélago de Cabo Verde; de allí seguimos a las Azores donde permanecimos seis días. El 2 de octubre tocamos las costas de Inglaterra, y en Falmouth dejé el Beagle, tras haber vivido cerca de cinco años en este pequeño y buen barco."[44]

41 Darwin, Charles. Diario. p. 456

42 Ibidem. p.p. 457 y 458

43 Adoum, Jorge Enrique. Las Galápagos: el origen de El origen. En El Correo de la Unesco, mayo de 1982.

44 Darwin, Charles. Diario. 31 de agosto de 1836.

Debieron pasar 23 años para que Darwin expusiera de manera pública su teoría de la evolución de las especies. El 24 de noviembre de 1859 publica el libro *On the Origin of Species by Means of Natural Selection* (El origen de las especies por medio de la selección natural), que transformó totalmente el pensamiento en torno al origen de la vida y del hombre, causando enormes polémicas, en especial con religiosos fundamentalistas, pero al mismo tiempo fue acogido con elogios por los especialistas y el público en general.

Al reflexionar sobre la extraordinaria jornada que lo llevó a crear y fundamentar su teoría, Darwin escribió: "El viaje del Beagle ha sido con mucho el acontecimiento más importante de mi vida y ha determinado toda mi carrera (...). He considerado siempre que debo a ese viaje la primera verdadera formación o educación de mi espíritu. Me vi arrastrado a dedicarme de cerca a diversas ramas de la Historia Natural, y así mejoraron mis aptitudes de observación, aunque estaban ya bastante desarrolladas (...)."[45]

Breve historia republicana de las Islas Galápagos

La historia del archipiélago puede dividirse en cuatro grandes etapas. Desde el primer avistamiento hasta 1832, año en el que el Ecuador toma oficialmente posesión de las islas. A partir de allí, se abre hasta 1946, un período de ejercicio de la soberanía nacional, matizado por algunos intentos de enajenación de las islas. Tras la segunda guerra mundial, se generan políticas de ejercicio firme de la soberanía del Ecuador en las Galápagos, que concluyen con su declaración de provincia. Finalmente, la etapa actual, en la cual se ponen en valor sus atributos científicos, naturales y culturales, con importante cooperación internacional.[46]

Este artículo ha tratado en extenso la historia de las islas, de Berlanga hasta Darwin. Ahora se hace un apretado resumen de los acontecimientos que tienen que ver con las Galápagos en la época republicana.

El primer personaje que aparece es el prócer de la independencia de Guayaquil, José de Villamil. Nativo de New Orleans, Villamil llega a Guayaquil en 1811 y se dedica con éxito al comercio. Dos años más tarde adquiere la goleta Alcance en Estados Unidos y la dedica al trasporte de mercaderías desde Guayaquil hacia los puertos del Pacífico. Esa nave sería la embarcación insignia de nuestra primera Marina. En uno de sus viajes, conoce en Puerto Príncipe a Simón Bolívar. El verbo encendido del Libertador lo convence de adherir a la causa de la libertad. Villamil fue protagonista fundamental de la "aurora gloriosa" del 9 de octubre, pues la reunión se realizó en su casa. Alcanzaría más tarde el grado de general por sus servicios a la causa de la independencia y de la República.

José de Villamil crea en 1831 la Sociedad Colonizadora del Archipiélago de las Galápagos con el propósito de beneficiarse del cultivo de *orchila*, planta que se

45 Darwin, Charles. Autobiography. Collins, London, 1958.

46 Luna Tobar, Alfredo. Historia Política Internacional de las Islas Galápagos. Quito, Abya-Yala, 1997.

utilizaba para teñir los textiles. Para ese objeto, denuncia como baldíos extensos terrenos en la isla Charles (después Floreana).[47] El emprendimiento agrícola no tiene éxito, pero Villamil conserva la propiedad.

El presidente del Ecuador autoriza en 1832 al gobernador del Guayas, José Joaquín de Olmedo, armar una expedición para tomar posesión oficial de las islas a nombre del gobierno ecuatoriano. La expedición comandada por el coronel Ignacio Hernández arriba a las islas el 12 de febrero, planta nuestra bandera, y las declara territorio nacional. El acta de posesión suscrita en esa fecha en la Isla *San Carlos* por el coronel Hernández, teniendo como testigos a Joaquín Villasmil y Lorenzo Bark, socios de la Compañía Colonizadora, al capitán Santiago Ruegg, comandante de la Mercedes, nave en que había llegado la delegación; y a los capitanes y tripulación de las fragatas norteamericanas Levante y Richmond, señala: "Que en este acto tomo posesión de esta mencionada isla y de cuantas comprenda el Archipiélago del Ecuador en nombre del Estado."[48]

Además del coronel Hernández, nombrado juez de paz de las Galápagos, permanecen en las islas, el capellán, doctor Eugenio Ortíz y los ciudadanos Miguel Pérez, Andrés Fumiel, Tomás Parra, Lorenzo Quiroga, José Chasín, Domingo Soligny, José Manuel Silva y Juan Silva, primeros pobladores de la considerada por entonces "colonia".[49]

En octubre de 1832 arriba el general Villamil, para tomar posesión como gobernador de las islas, acompañado de ochenta colonos más. La ubicación escogida por Villamil era la meseta central de la isla, dotada de agua dulce y apta para el cultivo. La deforestación para ampliar las zonas agrícolas y la introducción de fauna extraña: perros, cerdos, cabras, ganado bovino, cambiaron para siempre el paisaje de la isla.

Por entonces, los balleneros visitaban las islas asiduamente. Los colonos iniciaron un intercambio de productos con los barcos, que demandaban en especial carne seca, tortugas, frutas, hortalizas y agua, para reponer sus bastimentos. Se inicia entonces una época oscura en la cual muchas de las especies de quelonios de las islas fueron depredados para vender su carne a los balleneros o para extraer aceite que se enviaba al continente.

La situación se complicó aún más con la decisión del presidente Flores de desterrar a prisioneros políticos y delincuentes a las islas, lo que creó un ambiente de tensión con los colonos, muchos de los cuales, desencantados por la dureza de la vida de pioneros, terminaron por regresar a su país. Para 1838 permanecían en la isla 300 personas, la mitad de las cuales eran exiliados.[50]

Villamil renuncia a la gobernación en 1837 dejando a cargo de sus negocios al general Pedro Mena. Asume como gobernador interino el jamaiquino Nicholas

47 Rosales Valenzuela, Benjamín: El general José de Villamil y la Independencia de Hispanoamérica. Guayaquil, 2004.

48 Maldonado, R., y Llerena, E. (compiladores). La colonización de Galápagos. Historias Humanas. 2018

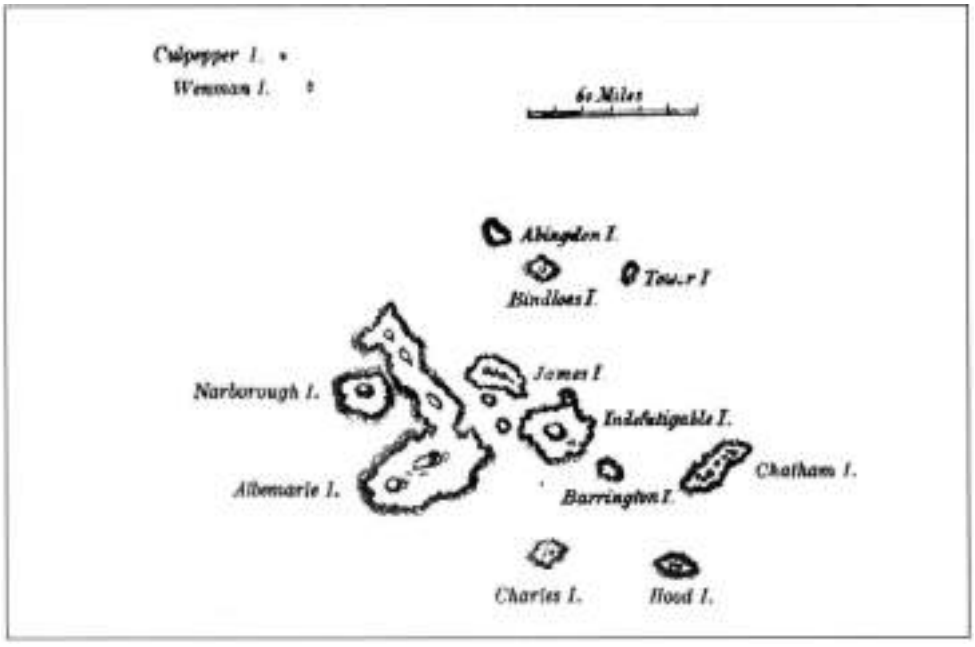
49 Acta de la toma de posesión del Archipiélago de Galápagos. A los doce días del mes de febrero del año de mil ochocientos treinta y dos.

50 Maldonado, R y Llerena, E. Obra citada.

Lawson, que permanece poco tiempo en esa función. Es reemplazado por el inglés Williams, quien aplicó mano dura no solo a los prisioneros, sino a los colonos, quienes denunciaron su brutalidad.[51] En 1841, finalmente los pobladores de la isla Floreana se rebelaron y el británico debió huir.

Ese mismo año, en octubre, el ballenero Acushnet llega a Galápagos, con el escritor norteamericano Herman Melville a bordo. La breve visita lo inspirará a escribir una de sus obras más conocidas: "The Encantadas".

Charles Darwin visitó la isla en 1835 a bordo del H.M.S. Beagle para realizar estudios de la naturaleza de las islas. Además de sus observaciones a la fauna y flora del archipiélago, los informes recibidos respecto de las diferencias entre las tortugas de las diferentes islas, constituyeron un aporte importante para su investigación. El capitán de la nave, Robert FitzRoy, realiza uno de los mejores mapas de las islas, el cual se publica en 1836 y es utilizado hasta la II Guerra Mundial.[52]



Mapa de las Galápagos. FitzRoy (1835)

Una década más tarde, en 1846, otra expedición arriba a las islas. Se trata de la corbeta H.M.S. Herald, bajo el mando del almirante británico Henry Kellett. El diario del viaje es escrito por el botánico alemán Berthold Carl Seeman. En la expedición viaja el naturalista Thomas Edmonston, quien hace un acopio de plantas desconocidas. La colección es transportada al Real Jardín Botánico de Kew, en donde 21 especies son catalogadas como nuevos descubrimientos.[53]

51 Latorre, Octavio. El hombre en las Islas Encantadas. Quito, 1999.

52 Fitzroy, Robert. Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836. London, 1839.

53 Thomas Edmonston no concluiría el viaje. Muere en Sua, Ecuador, al dispararse accidentalmente un arma cargada.

Otro personaje, el pintor francés Ernest Charton arriba a las Galápagos por accidente. Se embarca hacia finales de octubre de 1848 en la goleta chilena Rosa Segunda con destino a California, tentado por la fiebre del oro. El capitán de la nave, con la excusa de reponer sus existencias de agua dulce, desembarca a los pasajeros en la isla Floreana. Luego los abandona a su suerte, llevándose su dinero y pertenencias. Recién en marzo del año siguiente son rescatados por la goleta Dos Hermanos.[54]

En el primer viaje de circunnavegación de la marina sueca, el HSMS Eugenie recala en la isla Santa Cruz. Nils Johann Andersson, el botánico de la expedición, es el primero en explorar la isla y recolectar especímenes. Recopila además información respecto de los escasos colonos. Una historia que indaga y luego publica hace referencia a las andanzas isleñas de Manuel Briones, "el pirata del Guayas".

Briones, un recluso ecuatoriano deportado a la isla Floreana, logra apoderarse con sus cómplices del ballenero norteamericano *Ge*orge Howland, asesinando a su tripulación. Pone rumbo a San Cristóbal, con ánimo de repostar, pero termina asesinando al gobernador, el general Pedro Mena, y a algunos colonos. Huye hacia el continente, iniciando una serie de correrías y asaltos de embarcaciones. Finalmente es capturado, enjuiciado y fusilado en Guayaquil en 1852.[55]

La Convención Nacional del Ecuador, presidida por el general Juan José Flores, aprueba el 27 de mayo de 1861 la Ley de División Territorial que fue promulgada por el presidente Gabriel García Moreno el 29 de ese mes. En su artículo primero establece: "El territorio de la República se divide en las provincias de Pichincha, Imbabura, León, Tungurahua, Chimborazo, Azuay, Loja, Ríos, Guayas, Manabí, Esmeraldas, Oriente y Galápagos."[56] Cabe mencionar que la ley establece además el cambio de nombre de la provincia de Guayaquil por Guayas.

Aunque el gesto de otorgar a las islas Galápagos el rango de "provincia insular", tenía en ese momento la importancia política de reafirmar la soberanía del Ecuador, en realidad tenía escaso contenido práctico, dado que en ese momento la población de las islas era de apenas dos centenas de "colonos" y presos desterrados.

En 1866, Manuel Julián Cobos y su socio José Monroy, activan en la isla Chatam (San Cristóbal) la explotación del liquen *orchilla* y el cultivo de caña de azúcar, con una decena de peones traídos del continente. Un año más tarde instalan un pequeño trapiche. La hacienda, manejada con mano de hierro por Cobos, creció con la llegada de deportados, reos que pagaban sus deudas a cambio de trabajo y campesinos del litoral ecuatoriano deslumbrados por leyendas de un rápido enriquecimiento. En 1878, un centenar de colonos se trasladan de la Floreana para trabajar en el ingenio "El Progreso", que para entonces se había vuelto autosuficiente, un minúsculo Estado que tenía como base un ingenio azucarero tecnificado, amplias plantaciones y una tienda en la que solo se aceptaba la mone-

54 Bunsnter, Enrique. (1977). Crónicas del Pacífico. Editorial Andrés Bello, pp.117-126

55 Bilbao Manuel. El pirata del Guayas. Campaña de Lectura Eugenio Espejo, 2012.

56 Congreso de la República del Ecuador. Ley de División Territorial. 29 de mayo de 1861.

da de las islas (de cuero al inicio, más tarde de cobre) y un gobernante, Cobos, al que apodaron "emperador de las Galápagos".[57]

Aislados de todo, con nulas posibilidades de salir de las islas, en condiciones de trabajo de semi esclavitud, explotados y humillados, juzgados e incluso asesinados, únicamente por la voluntad del dueño de todo, el mencionado Cobos, al final del siglo XIX vivían en San Cristóbal, 334 personas.

Cansados de los abusos, los campesinos de Chatam se rebelaron. Finalmente Manuel Cobos murió asesinado el 15 de enero de 1904 a manos de Elías Puertas. Con él desapareció su imperio.[58]

Un segundo intento de colonizar Floreana para explotar la *orchilla* y retomar los cultivos de la meseta central, fue realizado por el español José Valdizán a partir de 1870. El gobierno del presidente García Moreno había sacado a remate el derecho de recolección del tinte en las islas y la empresa de Valdizán obtuvo la adjudicación. A bordo de la goleta Venecia, que atracó en Playa Prieta con el empresario y unos sesenta hombres, entre ellos, siete ex presidiarios, cuya libertad fue "comprada" por el español. La aventura duró siete años. Concluyó cuando un grupo de trabajadores asesinó a Valdizán el 23 de julio de 1878.[59] Los colonos terminan abandonando Floreana rumbo al continente o para trabajar con Manuel Cobos en San Cristóbal.

Mientras tanto, varias expediciones científicas y militares visitaron las Galápagos, ratificando el interés geopolítico y científico en torno al universo singular del archipiélago. Se registran las visitas del biólogo Jean Louis Agassiz, de la Universidad de Harvard (1872); del almirante norteamericano William R. Kennedy a bordo del Reindeer (1873); del comandante inglés William de Crackenthorpe, a bordo del H.M.S. Peterel, en 1875; y del almirante británico Sir Albert Hasting Markham a bordo del H.M.S. Triumph, el barco emblema de la Armada Real en el Pacífico en 1880, entre las más significativas.[60]

En otro de los vaivenes característicos de la política nacional, la Asamblea Nacional del Ecuador expide una nueva Ley de División Territorial, el 27 de mayo de 1878, en la cual se deroga la provincialización de las islas, las que quedan con la denominación de Archipiélago de Galápagos, formando parte de la provincia del Guayas.[61]

En 1884 visita las islas la corbeta Vettor Pisani, de la Marina Real Italiana. Tres años más tarde se registran las expediciones de la corbeta francesa Descres, al mando de G. Estienne y de la corbeta chilena Chacabuco que visita San Cristóbal y la Floreana. En 1888, visita las islas el buque U.S.S. Albatross, de la Comisión de Pesca de los Estados Unidos, reputada como la primera embarcación de investigación construida especialmente para estudios marinos.

57 Latorre, Octavio. La maldición de la tortuga. Universidad de Virginia, 1990.

58 Maldonado, R y Llerena, E. Obra citada.

59 Webster, Alfonso. Los crímenes de Galápagos. Guayaquil, Imprenta El Telégrafo, 1904.

60 Civallero, Edgardo. Galapagueana. Fundación Charles Darwin, 2021.

61 Congreso de la República del Ecuador. Ley de División Territorial. 27 de mayo de 1878.

En 1892, con ocasión de la conmemoración del cuarto centenario del descubrimiento de América, el presidente ecuatoriano Luis Cordero, mediante decreto ejecutivo ordena que las islas adopten nombres en idioma castellano, en lugar de los ingleses que venían apareciendo en la cartografía, los cuales se conservan hasta la actualidad.[62]

Al finalizar el siglo, aún las islas estaban muy poco pobladas y seguían estando en el imaginario de los ecuatorianos como territorios por "colonizar". Un nuevo intento en este sentido lo realizó Antonio Gil, primero en Floreana, con malos resultados, y, más tarde en Isabela, en donde funda en 1897 Puerto Villamil, en homenaje al primer gobernador del archipiélago.[63]

Mediante decreto legislativo de 17 de octubre de 1902 se reforma la Ley de División Territorial. En referencia a las islas, siguen dependiendo del Guayas, con la denominación de Archipiélago de Colón; la reforma legal crea la figura de un jefe territorial a cargo de la administración del archipiélago y un inspector de Policía.[64]

Tras una visita a las islas, en 1905, José Bognoly y José Moisés Espinosa, publican el libro "Las Islas Encantadas o el Archipiélago de Colón", que se convierte en una obra de referencia respecto de su historia.

Están bien documentados los esfuerzos de las Potencias Centrales para controlar el Océano Pacífico en la Primera Guerra Mundial, especialmente a partir del ingreso de los Estados Unidos al conflicto.[65] La escuadra naval alemana, la segunda más poderosa del mundo, buscaba tener bases de operaciones cercanas a las costas de California, en la previsión de un ataque al territorio continental de los Estados Unidos. Existen indicios de la presencia de buques e incluso submarinos (se menciona al Admiral Graf Spree) germanos en las Islas Galápagos, refrendados en documentos oficiales de ese país. Al parecer fueron presencias temporales para repostar agua y alimentos, o para huir de persecuciones de naves enemigas. La relativa desolación del archipiélago favorecía estas incursiones.[66] En diciembre de 1917 el Ecuador rompe relaciones diplomáticas con Alemania, con lo cual, sus buques de guerra dejan de tener presencia en las aguas del Pacífico cercanas a las islas.

En julio de ese mismo año, el presidente Alfredo Baquerizo Moreno se convirtió en el primer mandatario ecuatoriano en visitar el Archipiélago de Galápagos con el objeto de ratificar la soberanía del país sobre las islas. Desembarca en Puerto Chico en la isla San Cristóbal, para una corta visita a la isla. Un año más tarde, se cambia el nombre del pequeño asentamiento a Puerto Baquerizo Moreno, que es actualmente la capital de la provincia. A pesar de la documentación que demuestra la existencia del puerto desde antes de la república, curiosamente los historiadores y las instituciones repiten un dato errado: que el presidente Baquerizo Moreno fundó Puerto Chico.[67]

62 Espinoza Cordero, Simón. Presidentes del Ecuador. Revista Vistazo, 2002

63 Martín Aparicio, Galo: Lo Esencial de Ecuador y las Islas Galápagos. Madrid, 2018.

64 Archipiélago de Colón. Quito, Imprenta y Encuadernación Nacionales, 1917.

65 http://www.german-navy.de/hochseeflotte/ships/index.html

66 Leví Castillo, José. En Revista del Instituto de Historia Marítima, N. 19, 1955.

67 Historia de la isla San Cristóbal de Galápagos. GAD San Cristóbal. 2018

En la década de los años 20, se reciben visitas esporádicas de científicos y aventureros. La existencia de agua y las condiciones de navegación impulsan la población de la isla Santa Cruz, en la zona de Pelican Bay.

En 1926 se registra el ingreso a la isla Santa Cruz de un grupo de 45 colonos provenientes de Noruega -43 hombres y 2 mujeres-. Al año siguiente llegó otro grupo de casi un centenar de europeos que se instalaron en San Cristóbal. El fracaso de la procesadora de pescado construida en Santa Cruz y las duras condiciones de vida y aislamiento terminaron por hacer fracasar al proyecto. Muchos de los noruegos abandonan las islas al final del año 27.[68]

Casi una década después de la expedición de la nueva Ley de División Territorial, se registra la instalación permanente de una unidad de marinos en las islas. De igual manera, las autoridades civiles de Galápagos consiguen recursos para la instalación de los dos primeros funcionarios administrativos en el Archipiélago de Colón.

El capitán Allan Hancock, que había visitado las islas Galápagos en 1927, en una expedición científica a bordo del Velero III, retornaría otras cuatro veces al archipiélago en 1931, 1932, 1933 y 1934. Una curiosidad de este empresario, aviador, aventurero y filántropo, es que nombraba a sus barcos con el mismo nombre en español: Velero.[69]

Otras expediciones de la época son la Vincent Astor Expedition en 1930; la *Templeton Crocker Expedition of the California Academy of Sciences to Mexico and the Galapagos,* en 1932; la visita de William Albert Robinson, tras lo cual escribe "*Voyage to Galapagos*"; la *George Vanderbilt South Pacific Expedition* en 1937.[70]

Para conmemorar el centenario de la legendaria visita de Charles Darwin en el Beagle a las Islas Galápagos, se organiza la *Darwin Memorial Expedition*. Participan 32 científicos de las universidades de California (UCLA), Stanford, Leland y Michigan, que parten en el navío Golden State, el 9 de febrero de 1934. Visitan por casi un mes varias islas realizando estudios multidisciplinarios.[71]

El presidente norteamericano Franklin Delano Roosevelt realiza una visita no oficial al Ecuador en julio de 1938, a bordo del USS Houston. Anunciado como un viaje "de placer", con énfasis en la pesca, el político es acompañado por parte de su estado mayor y por científicos del Smithsonian Institute. En su periplo permanecen en la Bahía Sullivan de la Isla Santiago y visitan además Isabela, San Cristóbal y Santa Cruz.[72] Al margen del motivo real de la visita, la realidad es que el 11 de septiembre de 1940, el presidente Roosevelt, creó la Comisión Greenslade, para establecer las necesidades de la Flota del Pacífico de la Armada norteamericana. El informe de la comisión destaca la importancia de tener bases en las Islas Galápagos y en la Península de Santa Elena, las cuales se concretarían poco después.[73]

68 Karlsson, Ingolfur Snorri. (2013). How the Vikings conquered Galapagos.(se)

69 https://www.hancockcollege.edu/about/capt-hancock.php

70 https://galapagueana.darwinfoundation.org/sp/principal/cronologia.html

71 https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/1168994

72 US. Navy. Fishing Galapagos. 1942

73 John Wills Greenslade Papers. Library of Congress. 2009

Franklin Delano Roosevelt a bordo del USS Houston en Galápagos. Foto: AP

Terror en el Paraíso

A pesar de la terrible historia de Floreana, la isla no dejaba de atraer a los visitantes. En 1929 llegan a la isla Friedrich Ritter y Dore Strauch, buscando el paraíso perdido, es decir, una vida libre de civilización. Ritter estaba dispuesto a todo para crear su edén particular: vida al aire libre, nudismo, contacto con la Naturaleza. Deja en Alemania a su mujer y viaja con su amante Dora. Se instalan en una de las construcciones abandonadas, la restauran y le apodan FriDo, por la parte inicial de sus nombres. A través de visitantes ocasionales mantienen contacto con Europa, enviando crónicas de su paraíso en las Islas Encantadas, que alcanzaron gran popularidad al ser publicadas.[74]

En agosto de 1932, llega a Floreana la familia Wittmer (Heinz, Margret y su hijo Harry). Siguiendo la utopía, Heinz renuncia a su puesto como asistente del alcalde de Colonia, vende sus bienes y embarca con su familia hacia los trópicos. Se instalan en una cueva, antiguo refugio pirata.

Poco después arriba la austríaca Eloise Wagner von Bousquet, con una peculiar corte alemana: el atlético y apuesto Robert Phillipson y el delgado y algo amanerado Rudolph Lorenz. Junto a ellos, un trabajador o custodio ecuatoriano, sobre el cual existen versiones contradictorias pues desaparece pronto de la escena.[75]

74 Greenfield, Ilán. El Edén se hunde. En revista Ñan. Abril, 2021.

75 Greenfield, Ilán. Art. Cit.

La baronesa de Floreana. Foto tomada de: line.17qq.com

Eloise, extravagante y salvaje, con una personalidad obsesiva, tiene tras de sí un pasado incierto: tan pronto dice ser hija de un noble austríaco, como viuda de un millonario francés, bailarina en Constantinopla, espía y fugitiva. De inmediato se autodenomina baronesa de las Galápagos y jefe de la isla. Prohíbe la caza de chivos y rechaza a tiros a los colonos de otras islas que iban a Floreana para proveerse de carne. Recibe, siempre con un cuchillo al cinto y un rifle en la mano a los contados barcos que recalan en Playa Negra. Tiene además una obsesión por publicar sus andanzas (ficticias por cierto) en los periódicos.

Los tres grupos, tan disímiles entre sí, estaban destinados a entrar en conflicto a pesar de no haber más habitantes en la isla. La relación de Ritter con su amante se había deteriorado hasta el punto que éste fantaseaba con traer a su mujer desde Alemania, lo que ocasionaba constantes peleas con Dora. En el trio formado alrededor de la baronesa, tampoco la situación era buena. Lorenz, constantemente maltratado por la pareja, se refugiaba con frecuencia en la cabaña que habían construido los Wittmer.

Los eventos que ocurrieron en Floreana a partir de marzo de 1934 entran en el campo de la fantasía y el más profundo misterio. La innumerable cantidad de artículos, documentales, reportajes e incluso novelas, que se han publicado, no han hecho más que oscurecer la realidad. Incluso el libro publicado por Margret Wittmer,[76] no contribuye para aclarar definitivamente los sucesos de la isla.

En términos históricos, los hechos comprobados son los siguientes. La última semana de ese mes son vistos por última vez Eloise y su amante Robert Phillipson, dejando todas sus pertenencias atrás. Lorenz explica que la pareja había anun-

76 Wittmer, Margret. Floreana. Anthony Nelson Edit. 1989.

ciado su intención de viajar a Tahití. Se convierte de inmediato en el sospechoso de la desaparición de la pareja, dadas las conflictivas relaciones de los tres en la casa que llamaban "Gran Hotel Paradiso". Poco después, Lorenz desesperado por abandonar las islas, consigue que lo recoja un barco capitaneado por un noruego apellidado Nuggerud. Los cadáveres momificados de los dos son encontrados tres meses después, en la Isla Marchena.

En un giro imprevisto de los acontecimientos, el pionero de la aventura, el vegetariano doctor Ritter, abandona sorpresivamente su estricta dieta vegetariana. Unas semanas después de las desapariciones, se intoxica con carne descompuesta y fallece. Su amante, Dora, desconsolada, se apresura a retornar a Alemania. Existen testimonios del fin de sus días en un sanatorio.

La familia Wittmer permanece en las islas, cargando a cuestas esta historia de celos, tragedia y muerte. Algunos de sus descendientes mantienen vinculación con Floreana y las Galápagos.[77]

El 24 de enero de 1942 se suscribe el Tratado de Ocupación de Seymour Sur entre Ecuador y los Estados Unidos que otorgaba autorización al ejército americano para construir una base militar y un aeropuerto en la isla Baltra, así como instalaciones antiaéreas en otras islas. El tratado se ampliaría más tarde para la construcción de un puerto y una base en el continente.

Siguiendo una tendencia en boga por entonces, el gobierno ecuatoriano instala la Colonia Penal Agrícola de la isla Isabela, el 9 de mayo de 1946. Hasta trecientos reos podían ser trasladados allí, para ocupar las instalaciones que dejaron atrás las fuerzas armadas norteamericanas. El concepto era conseguir su rehabilitación mediante el trabajo agrícola, la caza y la pesca a la que se dedicaban un centenar de residentes de la isla más grande del archipiélago. Pero la decisión fue tomada sin un conocimiento exacto de la realidad de las islas y terminó convirtiendo en un verdadero infierno la vida de los reclusos, sometidos a los abusos de las autoridades del centro y de los policías encargados de su custodia. Arruinó también la vida de los colonos que debieron enfrentar una violencia hasta ese momento inexistente. La colonia penal terminó siendo un sitio de castigo para los delincuentes pero también para policías y funcionarios que se consideraban desterrados allí. La futilidad de la vida en ese sitio tiene su máxima expresión en el "muro de los lamentos", una extensa muralla construida con lajas, sin técnica ni propósito alguno, cuya edificación costó la vida a una decena de reos.[78]

A propuesta del obispo de Guayaquil preocupado por la atención espiritual de los habitantes de Galápagos, totalmente desatendidos en ese como en otros aspectos, propuso a la Orden de los Franciscanos, tomar a su cargo una Misión Católica en las islas. En 1950 llegaron a Puerto Baquerizo Moreno los sacerdotes Francisco Castillo y Mateo Benavides y el hermano Vicente Jumbo. En 1950, el

77 Salvador Martínez, H. 2020. Crónica de Floreana. En Argutorio, Revista Cultural.

78 Latorre, Octavio. La maldición de la tortuga. 2013.

Papa Pio XII instituye la Prefectura Apostólica de Galápagos, y nombra primer prefecto al sacerdote Pedro Pablo Andrade.[79]

Mediante la Declaración de Santiago, suscrita por Chile, Ecuador y Perú, el 18 de agosto de 1952, los tres países inician un proceso pionero de reivindicación de sus derechos económicos para asegurar a sus pueblos las riquezas naturales de sus zonas marítimas. Ampliaron de 12 a 200 millas su zona marítima sobre la que ejercen soberanía. A partir de entonces se desata la guerra del atún, pues las marinas de esos países, a los que luego se sumó Colombia, a pesar de la oposición de las naciones con enormes flotas pesqueras, defendieron sus derechos, impidiendo la depredación de su fauna marina.

En 1957 el gobierno del Ecuador solicita a la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), el envío de una misión especial para analizar la posibilidad de instalar un centro de conservación en el archipiélago. La misión con el apoyo de la UNESCO y la revista Life, recorre las islas y se decide por la isla Santa Cruz.

El año 1959 es de especial relevancia para las islas. A inicios de año se cierra el penal de la isla Isabela. El 4 de julio, el presidente Camilo Ponce crea el Parque Nacional Galápagos. El 21 de ese mismo mes se crea la Fundación Charles Darwin, siendo Victor Van Straelen su primer presidente.[80]

Poco después se empiezan a gestar los primeros emprendimientos turísticos de las islas, que le darán vida a Galápagos, pero al mismo tiempo generarán graves problemas de sobrepoblación y dificultarán la conversación de la Naturaleza prístina de las Islas Encantadas. En 1960 se inicia el servicio del barco Cristobal Carrier. En 1968 la Fuerza Aérea Ecuatoriana abre vuelos permanentes a Galápagos. Ese mismo año se inaugura el Hotel Galápagos en Santa Cruz. Al año siguiente Metropolitan Touring inicia operaciones turísticas experimentales.

Finalmente, el 21 de enero de 1964 se inauguran las instalaciones de la Estación Charles Darwin, centro de investigación científica y promotor fundamental de la conservación de Galápagos. Tres semanas más tarde, el 14 de febrero, el gobierno del Ecuador suscribe el acuerdo de cooperación con la FCH por el lapso de 25 años mediante el cual se estableció la protección de las islas a través de la comunidad científica.[81]

El Servicio del Parque Nacional Galápagos, instrumento de control de las normas especiales vigentes en las islas se inició en 1968 en Santa Cruz. En los años siguientes se extendería a San Cristóbal e Isabela.

Un hecho singular por su repercusión universal fue el descubrimiento del "Solitario George" en la isla Pinta, el último de los ejemplares de *Chelonoidis abingdonii*, tortugas gigantes endémicas del archipiélago. Se cree que este famoso quelonio nació a inicios del siglo XX y sobrevivió hasta 2012.[82]

79 Maldonado, R., y Llerena, E. (compiladores). La colonización de Galápagos. Historias Humanas. 2018

80 https://galapagueana.darwinfoundation.org/sp/historia/hist002.html

81 Ibidem

82 Nicholls, Henry (2016). Lonesome George: *The Life and Loves of a Conservation Icon*. London: Springer.

El 18 de febrero de 1973, el gobierno del general Guillermo Rodríguez Lara emite el decreto mediante el cual se crea la vigésima provincia del Ecuador, la de Galápagos, con los cantones San Cristóbal, sede de la capital provincial, y Santa Cruz. El 16 de marzo se crea el cantón Isabela. Se declara así la provincialización definitiva de las islas.[83] Más tarde, en 1980, se creó el Instituto Nacional Galápagos y en 1998, se expide la Ley de Régimen Especial para la Conservación y Desarrollo Sustentable de la Provincia de Galápagos, la cual convierte a Galápagos en una provincia con un régimen especial.

La venta de las Islas Galápagos.

Uno de los aspectos más controversiales respecto a las Islas Galápagos es la pretensión de los imperios de aprovechar la estratégica ubicación del archipiélago en su favor o de apropiarse –en todo o en parte- de las islas, especialmente en el siglo XIX, ante la declinación del imperio español en América.

Gran Bretaña, el principal acreedor del Ecuador –la deuda inglesa de la independencia, que de ninguna manera le correspondía pagar al antiguo Departamento del Sur de la Gran Colombia, que jamás recibió recurso alguno de esos fondos, tardó 150 años en ser pagada-; Francia, el imperio emergente del siglo XIX y posteriormente Estados Unidos, ya en el siglo XX, intentaron obtener del Ecuador concesiones territoriales, derecho de uso o directamente la soberanía sobre las islas encantadas.

Según el historiador Villacrés Moscoso, entre 1844 y 1944, se registraron once tentativas de esas naciones para que el Ecuador les ceda las Galápagos.[84]

La feroz competencia entre los imperios, que no podían permitir ventajas estratégicas a los adversarios, explica en parte el fracaso de esos intentos a pesar de que, algún gobierno ecuatoriano, estaba dispuesto a obtener fondos con un acuerdo semejante. Otras tentativas no prosperaron por las disputas políticas internas en el país. Bueno, el canibalismo político, sirvió para algo.

Así, en 1844, León de Itúrburu, cónsul de Francia en Guayaquil, informa a su gobierno que el Ecuador se debate en una grave crisis económica. Propone aprovechar la coyuntura para canjear la deuda que el país tenía con Francia por las Galápagos. El informe destaca el interés estratégico de las islas como sitio de aprovisionamiento para embarcaciones y por su proximidad a Panamá, puerta de conectividad con las Antillas. Francia envía una misión diplomática, pero el gobierno del general Flores finalmente no da trámite al asunto.[85]

Sin embargo, Itúrburu intentó hacer valer un título de compra de una parte de la Floreana, celebrado con Villamil, sin conseguir su propósito. A su muerte, lega en su testamento sus “derechos” a la isla a su pueblo de Barkoxe, en el país

83 Luna Tobar, Alfredo. Historia Política Internacional de las Islas Galápagos. Quito, Abya-Yala, 1997.

84 Villacrés Moscoso, Jorge W. (1985). *Las ambiciones internacionales por las Islas Galápagos*. Quito: Ministerio de Educación.

85 Itúrburu no solo tenía misiones consulares. Era acreedor del general Villamil, por lo que tenía un interés personal en el tema. Había solicitado y obtenido autorización del gobierno ecuatoriano para emprendimientos extractivos de oro en el Oriente y otros en la Costa ecuatoriana, entre ellos, una explotación de corales y conchas perlíferas.

vasco francés. En 1951, esa comuna francesa intentó hacer valer sus pretendidos derechos sobre la isla, obviamente sin ningún resultado.[86]

La explotación del guano, que había generado mucha riqueza para el Perú, fue el principal motivo de interés de algunas naciones en las Galápagos a mediados del siglo XIX. Un intento de canje de los intereses de la deuda inglesa por el alquiler de las islas, lo realizó el gobierno inglés en 1851. Francia, España, Estados Unidos y Perú se opusieron con vehemencia.

Cuando el gobierno de Urbina recibió de Estados Unidos, en 1854 una formal protesta por la captura del ballenero George Howland, nave que portaba la bandera de ese país, y por el asesinato de su capitán y tripulación, en un intento de arreglar el conflicto inició una negociación para conceder la explotación de guano en las islas a *perpetuidad*, a cambio de tres millones de dólares; en este caso, el principal opositor fue la Gran Bretaña. Las objeciones diplomáticas hacían referencia a que el Ecuador no podía comprometerse a un tema semejante, sin la opinión de las otras naciones que podrían verse afectadas, directa o indirectamente.[87]

La escasa preocupación de los gobiernos nacionales por unas islas remotas y poco habitadas, contrastó a lo largo de ese siglo, con las reiteradas visitas de delegaciones militares o científicas a las Galápagos, muchas veces sin conocimiento o permiso del Estado ecuatoriano. Así ocurrió en 1880, cuando arriba al archipiélago una delegación de la *California Fishing Commision*, para realizar estudios de la fauna marina, con énfasis en el atún, así como para elaborar mapas para una eventual instalación de factorías pesqueras. No solicitaron, ni siquiera les interesó, el permiso de las autoridades del Ecuador.

Con igual prepotencia actuaron dos expediciones –científica y militar- de Inglaterra, que recorrieron las islas, tomaron muestras de fauna y flora, trazaron mapas, sin conocimiento de nuestro país.

Ese mismo año llega al país el coronel George Earl Church, reconocido experto en temas de América del Sur, con el fin de preparar un informe completo sobre la posibilidad de continuar la construcción de un ferrocarril en el Ecuador y respecto de la efectiva posesión de las Islas Galápagos.[88] En su informe, concluye que: "Mi opinión es que la ocupación de las Galápagos, por parte del Ecuador, no existe en un grado suficiente, como para justificar el respeto de otras naciones."[89] Aún tan tarde en el siglo XIX, aún existía la impresión de que las islas estaban desiertas y abandonadas y las potencias intentaban considerarlas como "*res nullius*", es decir, tierra sin dueños.

El embajador ecuatoriano en Francia, Antonio Flores Jijón, al conocer la extraña tesis norteamericana, envía un mensaje diplomático al Departamento de Estado norteamericano protestando por la ofensa a la soberanía ecuatoriana. Tuvo

86 Latorre, Octavio. Obra citada.

87 Grenier, Christophe. Conservación contra Natura: las Islas Galápagos. Lima, IFEA, 2007.

88 Hanke, Lewis. (1965). A note on the life and publications of Colonel George Earl Church. Books at Brown.

89 Leví Castillo, José. Obra citada.

la prolijidad de enviar una copia al New York Herald, con lo cual creó una corriente de opinión contraria a la política imperialista del secretario de Estado de ese país.[90]

Sin embargo, la política expansionista de los Estados Unidos prosiguió con las ocupaciones de Samoa, las islas Sandwich y otras pequeñas islas en el Pacífico. Impulsaban además la presencia de sus ciudadanos en áreas de interés estratégico como Hawaii y la Polinesia. En América intentaron obtener un protectorado de la zona de Tarapacá, rica en salitre, por entonces en territorio peruano.

Su pretensión de anexionarse el archipiélago de las Galápagos, no había quedado en el olvido. La presencia en las islas de balleneros y pescadores, con instalaciones temporales, buscaban demostrar una "ocupación" efectiva del territorio. Por otra parte, la Marina norteamericana realizaba de tanto en tanto maniobras navales, en las inmediaciones de las islas y frente a las costas del Ecuador, con una clara intención intimidatoria.

Ese espíritu imperialista se expresa de manera palmaria cuando el Congreso norteamericano, mediante ley de 24 de mayo de 1888, "convoca" a la Primera Conferencia Panamericana que se realizaría en Washington a partir del 2 de octubre de 1889 con la presencia de todos los gobiernos americanos salvo República Dominicana. El evento concertó regulaciones en materia económica, la formación de una unión aduanera, derechos de patentes y marcas, así como medidas sanitarias para los barcos. Se estableció la Oficina Internacional de Repúblicas Americanas, predecesora de la OEA. Sin embargo el objetivo central de EE. UU., establecer zonas de protección en las Américas contando con sus fuerzas armadas como elemento de control, no fue aprobado.[91]

Sin embargo, el delegado ecuatoriano, José María Plácido Caamaño, por entonces gobernador del Guayas, se reunió con Rowland Mahany, emisario del gobierno norteamericano, quien le pidió interceder con su gobierno para la adquisición de las Islas Galápagos. Caamaño prometió ejercer sus influencias en el régimen ecuatoriano con ese fin. Así lo hizo, pero no contaba con la rotunda oposición del presidente Antonio Flores Jijón, quien frustró por segunda ocasión el intento de USA por apropiarse del archipiélago.[92]

Al concluir el siglo, la feroz pugna de los imperios por el predominio económico y político, se expresó en guerras locales y conflictos internacionales. La guerra de independencia de Cuba concluye en agosto de 1898, gracias a la intervención de los Estados Unidos, tras el hundimiento del acorazado Maine. La derrota española significó la desaparición definitiva de su imperio. Para Cuba, una independencia condicionada y para los Estados Unidos, la incorporación de Filipinas, Puerto Rico y Guam a sus posesiones.[93]

90 Ibidem

91 Secretaria de Relaciones Exteriores de México. (1956) Conferencias Internacionales Americanas 1889-1936. Recopilación de tratados y otros documentos. México D.F.

92 Leví Castillo, José. En Revista del Instituto de Historia Marítima, N. 19, 1955.

93 Bosch, Juan (1983). De Cristóbal Colón a Fidel Castro. El Caribe, frontera imperial. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.

Tras la caída del imperio español, las grandes potencias volvieron a poner sus ojos en territorios considerados estratégicos para sus intereses. Aprovechando la postración económica del Ecuador, a consecuencia del largo período de guerra civil que concluyó con el triunfo de la revolución liberal, el gobierno de Francia le propuso a Eloy Alfaro la venta de las Islas Galápagos por 100 millones de francos. Concomitantemente un consorcio europeo, tras el cual se adivinaba la mano de Alemania, hizo otra oferta por las islas, a cambio de 25 millones de dólares. El gobierno nombró a su ministro de Hacienda, Lizardo García como negociador dadas las paupérrimas condiciones de la caja fiscal. Las tratativas finalmente fracasaron por la oposición interna.[94]

En 1908, el presidente norteamericano Taft instruye a su embajador en Quito para que proponga al gobierno ecuatoriano el arriendo de la isla Chatham (San Cristóbal) por 99 años, con un pago anual de 5.000 dólares. Los Estados Unidos que estaban negociando la compra de la Compañía Francesa del Canal de Panamá, consideraban ahora a las Galápagos de importancia estratégica para la defensa de la vía que comunicaba a los dos océanos. Un amigo cercano del presidente liberal, el ingeniero y aventurero norteamericano Archer Harman, constructor del ferrocarril Guayaquil-Quito, actuó como intermediario.

El gobierno ecuatoriano, apremiado por las deudas a consecuencia de la obra del ferrocarril, con la caja fiscal agotada y enfrentando graves problemas políticos, contrapropuso un préstamo por 10 millones de dólares oro, hipotecando las islas -consideradas entonces "inútiles"- como garantía.[95] La decisión del gobierno no contaba ni siquiera con el apoyo de los dirigentes liberales. La oposición conservadora se sumó a la airada reacción popular contra el acuerdo. Particularmente duro fue el arzobispo de Quito, monseñor Federico González Suárez, quien acuso al gobierno de "estar cavando la tumba de la Patria para favorecer a los intereses norteamericanos.".[96] Ante la reacción popular –los más exaltados llegaron a comparar el acuerdo con la "venta de la bandera"-, finalmente el gobierno desistió de llevar adelante la negociación.

En la década de los años treinta, a pesar de los vientos de guerra en Europa, los Estados Unidos intentaron en primera instancia permanecer neutrales, ante la corriente de opinión pública contraria a inmiscuirse en un conflicto mundial, cuyo antecedente inmediato, la primera gran guerra, había costado tantas vidas estadounidenses y había desembocado en la gran crisis económica de los años veinte. Sin embargo, sus Fuerzas Armadas, respondiendo a un plan estratégico global, mantenían sus planes para fortalecer la presencia norteamericana en los océanos. En ese tablero geopolítico, las Galápagos adquirían cada vez más importancia, debido a su ubicación que permitía una rápida defensa del canal de Panamá. A las visitas relativamente frecuentes de misiones científicas de ese país, se sumaron

94 Alfaro, Eloy. Escritos políticos. Jorge Núñez, compilador. Quito, 2013.

95 Leví Castillo, José. Obra citada.

96 Salvador Lara, Jorge. Breve historia contemporánea del Ecuador. 1994.

completas expediciones militares que recorrieron las islas, trazando mapas, en especial de posibles zonas para habilitación de puertos y construcción de campamentos. Ya en la década de los años treinta, la Marina norteamericana inició la realización de las denominadas "Maniobras conjuntas", que partían del supuesto de un ataque al canal, contrarrestado por fuerzas navales, aéreas y terrestres que tenían como punto de apoyo logístico el archipiélago.

No sorprendió por tanto que tras el ataque japonés a Pearl Harbor, el gobierno norteamericano activara de inmediato los planes formulados de "defensa del continente" que realmente eran de la defensa propia frente a una potencial invasión de fuerzas alemanas por el Atlántico o de Japón por el Pacífico. Mientras se iniciaban frenéticas negociaciones con el gobierno de Carlos Arroyo del Río, aprovechando su extrema debilidad tras la invasión peruana a territorio ecuatoriano a inicios de 1941 y las humillantes condiciones del Tratado de Río de Janeiro negociadas bajo el mismo pretexto de la defensa de la paz en el continente, las operaciones se iniciaron, sin autorización del pequeño y débil país sudamericano. En diciembre del 41, apenas una semana después del ataque japonés, se iniciaron los trabajos para la instalación de una estación de reaprovisionamiento de combustible para los buques de la Armada en el lugar previamente estudiado por los norteamericanos, la isla de Baltra, que ellos denominaban South Seymour.[97]

A diferencia de otras negociaciones diplomáticas, el Tratado de ocupación de Seymour Sur (*Treaty of Occupation of South Seymour*) entre Ecuador y los Estados Unidos se suscribió con inusitada rapidez, el 24 de enero de 1942. Era evidente que tanto los diplomáticos como la Secretaría de Defensa de la nación norteamericana tenían listos no solo los documentos, sino los planos, las especificaciones técnicas y la logística para iniciar de inmediato la construcción de una base aérea en la isla Baltra.[98] El tratado se ampliaría más tarde para la construcción de un puerto y una base en el continente, en la puntilla de Santa Elena.

En escasos tres meses, los ingenieros militares edificaron los campamentos, las instalaciones y los sistemas de defensa de la ultra secreta base de Baltra. Dos meses más tarde, se terminó la construcción de la pista aérea más larga del continente. Justamente se había escogido la isla por ser plana y por la casi total ausencia de lluvia, lo que facilitaba las operaciones.

97 https://galapagosonline.wordpress.com/2011/12/20/building-of-the-top-secret-base-at-baltra/

98 Ibidem

The Rock. La base secreta norteamericana en la isla Baltra

La presencia militar norteamericana en las Galápagos convertía al Ecuador en aliado estratégico importante para la defensa continental. El acuerdo se firmó a pesar de que existía un clamor nacional por la reciente pérdida territorial, pues de acuerdo a las declaraciones del propio gobierno ecuatoriano, el Protocolo de Río de Janeiro se había suscrito bajo presión de los garantes, entre ellos, los Estados Unidos.

Por supuesto, las islas sufrieron importantes cambios. Para abastecer de agua a Baltra, se construyó un acueducto desde El Junco a El Progreso, en la isla San Cristóbal. De allí se transportaba en barco a la base el líquido vital. El sistema de defensa comprendía estaciones de radar en Punta Albemarle y Caleta Webb (isla Isabela), y en el extremo sur de isla Española. Se ubicaron baterías anti aéreas en esos puntos, así como en Baltra y la isla Santa Cruz.[99]

La base, apodada por los militares gringos como *The Rock*, por estar ubicada en una isla desierta, sin habitantes, sin ningún tipo de distracciones, fue ocupada hasta 1946. En su apogeo, acogió unos cinco mil efectivos de la Fuerza Aérea y la Armada norteamericanas.

A medida que el teatro de operaciones de la guerra se concentraba en Europa, ante el avance de los aliados, la operación en el archipiélago dejó de tener la condición de crítica. A inicios de 1944 se inicia una considerable reducción de las operaciones y del personal. Sin embargo, tras el fin de la guerra, las tropas

99 US. Secretary of Defense Archives. Released to public in 1996.

norteamericanas permanecieron en las islas hasta agosto de 1946. Previamente se desmantelaron las instalaciones, se trasladaron armamento y equipos a Panamá o California, y se hundió en el mar aquello que no se podía transportar o se consideraba obsoleto.[100]

El acuerdo de ocupación de las Galápagos no implicaba ni soberanía ni derecho alguno de compra, a pesar los esfuerzos posteriores del gobierno americano por ampliar el documento. Sin embargo, recién en julio de 1948 el Ecuador recobró de manera total la soberanía de las islas.[101] Esa sería la última intención de "comprar" las Galápagos.

100 Levi Castillo, José. En Revista del Instituto de Historia Marítima, N. 9, 1944.
101 Ibidem

Poder naval de España, siglo XVIII
Geopolítica de los océanos

General Paco Moncayo Gallegos

Introducción

El tema que se desarrolla en este trabajo es fundamental para comprender la relación del Ecuador con el mar. En el ámbito temporal abarca el siglo XVIII, fundamental en la composición de los Estados nacionales europeos y en la distribución del poder en el escenario global. Un siglo en que se escenificaron las revoluciones más importantes de la historia: la industrial en lo económico y las revoluciones norteamericana y francesa en lo político; en este período surgió el Romanticismo en Alemania y en el Reino Unido, como un movimiento cultural y político que configuraba una potente reacción frente al racionalismo de la Ilustración y el Clasicismo; una corriente que privilegiaba la diferencia, defendía los principios de libertad, individualismo, democracia y nacionalismo y que ponía a la nación como el único referente identitario, estableciendo la relación, entre Nación y Estado, sobre la base del principio de soberanía.

También fue el siglo de los imperialismos europeos y su lucha por la hegemonía en el escenario global; mientras España evidenciaba todos los síntomas de una decadencia política y económica aguda, surgía Francia como potencia continental y Gran Bretaña como reina de los mares y océanos; en un contexto en que los viejos sistemas dinásticos agonizaban, se modificaban los mapas del poder en Europa en beneficio de un acomodo territorial de los nacionalismos emergentes.

Si el estudio en lo temporal se centra en los acontecimientos del siglo XVIII, en lo territorial cubre el Viejo continente, las colonias europeas en América y, muy brevemente las de la India, África y Asia que fueron los escenarios importantes de la confrontación hegemónica.

El trabajo inicia con una somera relación de los principales acontecimientos culturales, políticos y económicos del siglo XVIII en Europa: la Ilustración, caracterizada por la irrupción de corrientes epistemológicas como el racionalismo, el empirismo y el positivismo; la Revolución Industrial, un proceso que sacudió las bases mismas de los sistemas productivos vigentes en la época; y, en lo político, la Revolución Francesa resultante de los cambios fundamentales producidos por el surgimiento de una vigorosa burguesía, dispuesta a competir por el poder con las clases hasta entonces dominantes.

A continuación, el análisis se centra en la situación de España en el cambio de siglo, con énfasis en su poderío marítimo y naval distribuido tanto en los territorios peninsulares como en las colonias americanas; las reformas realizadas en los campos de la seguridad y defensa por los gobiernos borbónicos, en su afán de sostener su enorme imperio frente a la presencia amenazante de Inglaterra y Francia en los mares y océanos, irrumpiendo en las líneas de comunicaciones marítimas por las que se transportaban las enormes riquezas que alimentaban desde América la supervivencia del reino.

Conforme al objetivo trazado, se ha seleccionado para esta investigación un enfoque cualitativo, con una metodología descriptivo - analítica, que permita pre-

sentar una visión lo más amplia posible de la situación del poder marítimo y poder naval en los territorios del reino de España, del que Ecuador fue parte durante aproximadamente trescientos años, utilizando herramientas de análisis propias de la disciplina geopolítica: la geoeconomía, la geoestrategia y la geohistoria. Las fuentes primarias consultadas corresponden a los Tratados con que culminan las frecuentes guerras, informes oficiales de la época y una amplia investigación bibliográfica de reconocidos especialistas.

Europa con el cambio de siglo

En el número 635 de la Revista Historia y Vida se relata que más de 16.000 toneladas de plata llegaron de América, en el transcurso del siglo XVI, 26.000 toneladas en el XVII y otras 39.000 en el XVIII. La moneda española, el real de a ocho se convirtió en la moneda de referencia mundial. Las minas de Potosí (1545) y de Zacatecas (1546) fueron los principales centros productores del metal. Tomás de Mercado, en la Suma de Tratos y Contratos (1569) había escrito: "Sevilla y la España atlántica, de último confín de mundo que eran, se han vuelto el centro" (…) "La plata se transportaba en convoyes de entre treinta y setenta naos, escoltadas por dos naves de guerra, la capitana y la almiranta"[1]. España se había convertido en la potencia hegemónica, gracias a la riqueza extraída de sus extensos territorios ultramarinos, pero otros Estados emergieron con capacidades de enfrentarla y voluntad de apoderarse de sus inmensas riquezas.

El siglo XVII, fue muy difícil para los europeos víctimas de guerras, pestes y hambrunas. En 1618 inició una larga confrontación geopolítica con tintes religiosos, conocida como la 'Guerra de los 30 años', entre monarcas católicos y protestantes que, iniciada en Alemania, se generalizó en todo el continente y sólo concluyó en 1648, con la firma del Tratado de Paz de Westfalia que dibujaron el mapa político de una Europa organizada en Estados nacionales dotados de soberanía territorial e independencia política. Sus límites presuponían encuadrar naciones uniformes, aunque, en realidad, contenían poblaciones muy diversas, razón que obligó a los monarcas procurar homogenizarlas, asunto aún hoy inacabado.

Luego de Westfalia, inició el período de apogeo de la Francia borbónica que alcanzó su punto culminante en el reinado de Luis XIV, conocido como el 'Rey Sol', empeñado en fortalecer, con el apoyo de Richelieu, Mazarino y Colbert, el Estado nacional mediante la integración del espacio geográfico, económico y cultural de sus territorios, suprimiendo las aduanas regionales, construyendo amplias redes de caminos y canales, estimulando el desarrollo de las ciencias, las letras y las artes, y fortaleciendo el poder militar. Otros soberanos europeos emularon estos logros.

El progreso alcanzado cobró impulso en el siglo XVIII en lo político, económico y social, en gran medida gracias a la aguda rivalidad hegemónica entre Estados

1 Fernández Luzón, A,; Martínez Hoyos, F. y Pérez Samper, M. (2021). Lo que nos llegó de América, Revista Historia y Vida, No. 635, España.

que luchaban por la dominación de territorios colonizados o colonizables. Al mismo tiempo, al interior de los Estados se agudizaba el enfrentamiento entre las clases dominantes tradicionales: la nobleza y el clero, enfrentadas a una burguesía cada vez más poderosa. El resultado: cambios dramáticos en los mapas geopolíticos y revoluciones sociales.

La Ilustración

El movimiento cultural que caracterizó las transformaciones fue calificado como la 'Ilustración', fundamento del pensamiento moderno, que proclamaba el triunfo de la razón sobre el dogma; el predominio de la razón y la experiencia frente a los que considera sus enemigos naturales: los prejuicios, la superstición, la ignorancia. Se denominó de este modo por su declarada finalidad de disipar las tinieblas de la ignorancia de la humanidad mediante las luces del conocimiento y la razón[2]. Sus antecedentes pueden ubicarse en el movimiento cultural conocido como Renacimiento (siglos XV y XVI), la revolución científica (siglos XVI y XVII); la revolución gloriosa (1688) en Inglaterra, que instauró una monarquía parlamentaria; y, el absolutismo francés.

Esta corriente de pensamiento planteaba la posibilidad de un proceso de progreso histórico sostenido y proponía una visión optimista del futuro; las corrientes epistemológicas dominantes fueron: el racionalismo, el empirismo y el positivismo. El primero consideraba que la realidad se encuentra gobernada por principios inteligibles a los que el sujeto puede acceder mediante el empleo de la razón, aplicando diferentes metodologías de investigación. El positivismo sostenía que el verdadero conocimiento surge de la investigación que permite encontrar elementos 'positivos', esto es reales, perceptibles por los sentidos y verificables. En la misma línea de argumentación, el empirismo defendía que solamente se puede llegar al conocimiento de la verdad a través de la experiencia comprobada o verificada a través de los sentidos. Al no existir una verdad absoluta, debía ésta ser puesta a prueba para validarla, modificarla o desecharla a partir de la experimentación.

A este movimiento se ha calificado también como el 'iluminismo' porque buscaba combatir la ignorancia, la superstición y el dogma mediante las luces de la razón, a fin de construir un mundo mejor. Esta fue la motivación que animó la publicación de la Enciclopedia en Francia, entre los años 1751 y 1765. Sus autores consideraban que la educación del pueblo era el camino para terminar con el absolutismo, porque mantenerlo en la ignorancia era la forma de perpetuar la explotación y la tiranía.

Según D'Alembert, aquella fue una generación que:

> "… lo discutió, analizó y agitó todo, desde las ciencias profanas a los fundamentos de la revelación, desde la metafísica a las materias del gusto, desde la música hasta la moral, desde las disputas escolásticas de los teólogos hasta los objetos

2 Fuente: https://humanidades.com/ilustracion/#ixzz8D2S3hd83

del comercio, desde los derechos de los príncipes a los de los pueblos, desde la ley natural hasta las leyes arbitrarias de las naciones, en una palabra, desde las cuestiones que más nos atañen a las que nos interesan más débilmente"[3].

El movimiento ilustrado tuvo eco en una minoría progresista de España en la que destacaron Pedro Rodríguez de Campomanes, ministro de Hacienda de Carlos III; Gaspar de Jovellanos, miembro de las academias de historia y de la lengua; Francisco Cabarrús promotor del primer banco nacional español que, además, inició la emisión del papel moneda en el reino; y, Antonio Capmany militar, filósofo, historiador, economista y político, diputado en las Cortes de Cádiz. Para impulsar los cambios que se habían alcanzado ya en Francia, se crearon las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País, que serían replicadas en las colonias americanas.

La Revolución Industrial

A partir de 1720, la economía europea había mejorado gracias, en gran medida, a los importantes flujos de metales preciosos explotados en las ricas minas descubiertas en Brasil y por el empleo cada vez mayor de fertilizantes en la agricultura. Según Peter Watson, la revolución agrícola de este siglo contribuyó de forma significativa a la revolución industrial. "Los nuevos métodos de rotación de los cultivos y las innovaciones en la crianza del ganado hicieron que mucha gente tuviera que dejar de dedicarse al cultivo de la tierra, lo que destruyó la vida de los pueblos y obligó a que la gente deba marchar a las ciudades a buscar empleo en las fábricas."[4]

Por otra parte, los mejores ingresos alcanzados por los agricultores y ganaderos ampliaron la demanda de bienes manufacturados y, por esta vía, mejoró el empleo. En ese contexto, a mediados de siglo, inició en Inglaterra la mayor transformación productiva de la historia. Holanda y Francia iniciaron prontamente sus propios procesos; en cambio, España y Portugal quedaron rezagados y, de a poco, fueron desplazados de la posición hegemónica que habían ostentado en los siglos anteriores.

Se pregunta Peter Watson: "¿Por qué razón la fábrica y todo lo que ella implica surgió por primera vez en Gran Bretaña? Y se responde: La escasez de madera habría impulsado el empleo como combustible del carbón… En 1709 Abraham Darby funde hierro con carbón; en 1721 Thomas Lombe construye la primera fábrica del mundo; en 1741 John Wyatt y Lewis Paul emplean rodillos para hilar el algodón… La máquina de vapor permitió que la fábrica se desplazara al lugar en el que estaba la fuente de trabajo, la ciudad, donde el carbón era tan abundante como en el campo."[5]

3 Méndez Matos, Natanael (2013) La Lógica de la Mentira, Windmills Editions, California USA, p.53

4 Watson, Peter (2008), Ideas. Historia intelectual de la humanidad, Ed. Crítica, Madrid, p.877

5 Ibidem, p. 875

Esta revolución en el campo productivo generó profundas transformaciones en el reparto y ejercicio del poder en Europa y el mundo. La invención de la máquina movida por la energía del vapor y los progresos de la metalurgia aplicados al transporte naval y a los ferrocarriles permitieron movilizar grandes cantidades de materias primas y mercancías desde y hacia los más remotos lugares de la geografía terrestre, a la vez que facilitaron la proyección del poder militar de las potencias europeas para la dominación de los pueblos del mundo. Karl Marx y Federico Engels se refieren a este período, en el *Manifiesto Comunista*, publicado en 1848, en los siguientes términos:

> "Merced al rápido perfeccionamiento de los instrumentos de la producción y al constante progreso de los medios de comunicación, la burguesía arrastra a la corriente de la civilización a todas las naciones, hasta a las más bárbaras. Los bajos precios de sus mercancías constituyen la artillería pesada con la que derrumba todas las murallas de la China y hace capitular a los bárbaros más fanáticamente hostiles a los extranjeros. Obliga a todas las naciones, si no quieren sucumbir, a adoptar el modo burgués de producción, las constriñe a introducir la llamada civilización, es decir, a hacerse burguesas. En una palabra: se forja un mundo hecho a su imagen y semejanza."[6]

Gran Bretaña, gracias a las mencionadas transformaciones, incrementó notablemente su flota mercante. "A ello debe unirse el proceso modernizador de un sistema de legislación mercantil, promovido durante todo el siglo XVIII, muy especialmente entre 1756 y 1788."[7] Con los medios disponibles se impuso a Francia y España en el control de los mares y océanos; logró instaurar establecimientos comerciales en todo el mundo; y, pudo fundar colonias de plantación en el Caribe; de poblamiento en Norteamérica, Australia, Nueva Zelanda y África del Sur y la 'Joya de la Corona', una colonia de explotación en la India.

Holanda logró también establecer un imperio global. Lo hizo a través de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales y para fines del siglo XVII dominaba el comercio marítimo mundial. Liberada del dominio francés (1795-1814), se anexionó Bélgica y mantuvo el control colonial de sus dominios en Indonesia, Surinam y las Antillas Neerlandesas; sin embargo, para el siglo XVIII comenzó a declinar el comercio holandés por la incapacidad de sostener su desarrollo industrial al mismo ritmo que el británico. De ese modo "… las zonas de conflicto se producirán, precisamente, entre Inglaterra y Francia. En rigor, y dada la mentalidad de la época, el conflicto inevitable se produjo como consecuencia de una confrontación colonial de intereses comerciales."[8]

Cabe destacar por acertada de la conclusión de Watson: "El ascenso de la industria moderna y del sistema fabril transformó el equilibrio del poder político dentro de las naciones, entre las naciones y entre las civilizaciones; revolucionó el

6 Marx, Carlos y Engels, Federico. (1974). Manifiesto Comunista. Ed. Pluma, Buenos Aires, p.68.

7 Hernández Sánchez-Barba, Mario. (1992). Los Océanos y América en el Siglo XVIII. Colecciones MAPFRE, Madrid, p. 229.

8 Ibidem, p.230

orden social; y cambió el modo de pensar del hombre en igual medida de su modo de hacer las cosas."[9]

La Revolución Francesa

El desarrollo de la economía, la ciencia y la cultura permitió el surgimiento de una poderosa burguesía que llegó a convertirse en la clase económicamente dominante. El contexto interno e internacional aportaron con las condiciones para que confronte con la nobleza y el clero, las principales fuerzas del absolutismo. En el campo interno el detonador constituyó la aguda crisis económica derivada de la costosa participación de Francia en las guerras de la independencia de Estados Unidos y, lo que fue peor, dos años de malas cosechas que afectaron con mucha fuerza a los sectores populares. En consecuencia, el pueblo de París sufría de hambre en escandaloso contraste con el derroche de los nobles y la cúpula de la Iglesia.

En estas circunstancias, el rey se vio obligado a convocar a Estados Generales, una asamblea formada por las tres fuerzas sociales existentes: la nobleza, el clero y la burguesía, cada una con un voto. La intención de duplicar el número de asambleístas con derecho a voto en la representación del Tercer Estado ocasionó el inmediato rechazo del rey y de una parte de la nobleza. En respuesta, los representantes de la burguesía optaron por la proclamación de una Asamblea Nacional que, reunida el 26 de agosto de 1789, aprobó la trascendente *Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano*.

El 14 de julio el pueblo de París había asaltado la fortaleza de la Bastilla, símbolo del absolutismo monárquico y la Asamblea Nacional, animada por el entusiasta respaldo popular, abolió las instituciones del feudalismo: la servidumbre personal, los diezmos, y las justicias señoriales; instauró la igualdad ante los impuestos, las penas y el acceso a cargos públicos; eliminó las barreras comerciales; y, paralelamente, los revolucionarios obraron contra el control ideológico de la Iglesia a la que subordinaron al Estado, suprimiendo sus privilegios y confiscando sus bienes.

A partir de la promulgación de la Constitución de 1791, Francia funcionó como una monarquía constitucional. El rey tenía que compartir su poder con la Asamblea, pero mantenía el poder de veto y la potestad de elegir a sus ministros. La fallida fuga del monarca y el conocimiento de los preparativos bélicos de Austria y Prusia contra la revolución, provocaron el asalto al Palacio de las Tullerías, escenificado el 10 de agosto de 1792. Posteriormente, la Asamblea convocó un nuevo parlamento con el nombre de Convención, que abolió la monarquía y proclamó la República. El 21 de enero de 1793 el rey fue ejecutado. Su esposa, la reina María Antonieta, sufrió igual destino el 16 de octubre del mismo año.

Al gobierno de los jacobinos, liderado por Robespierre, se lo conoce como el 'Reinado del terror'. En su ejercicio se asesinó alrededor de 40 mil personas y la

9 Watson, Peter. Ob. Cit., p.878

masacre demencial sólo terminó cuando la cabeza de su líder cayó cercenada por la guillotina. La Convención aprobó una nueva Constitución el 17 de agosto de 1795 que fue ratificada el 26 de septiembre mediante plebiscito. Esta Carta Magna tuvo corta vigencia pues el general Napoleón Bonaparte dio un golpe de Estado el 9 de noviembre de 1799, instaló el Consulado que le daba poderes dictatoriales y, finalmente, en 1804, se coronó emperador.[10]

El poder marítimo y naval del Reino de España

La economía española vivía un mercantilismo particular (bullionismo) sostenido por la intensa explotación minera de los países de ultramar. Los incalculables recursos llegados de las colonias, los derrocharon en financiar múltiples conflictos armados que terminaban en derrotas costosas o en victorias pírricas. Los grandes beneficiarios de estas insensatas políticas fueron Gran Bretaña, Francia y Holanda convertidas en las potencias europeas emergentes que se hacían de las riquezas americanas mediante el empleo de corsarios y piratas que asaltaban puertos y naves, apoderándose de los tesoros que se transportaban hacia la metrópoli; además, estos Estados comenzaron a apoderarse de territorios insulares y continentales en el estratégico espacio antillano.

La corona española no fue capaz de advertir que era imposible mantener el control de tan amplios espacios oceánicos y marítimos para sostener el monopolio comercial con sus colonias y esta miopía derivó en el auge de un contrabando desenfrenado. Sus rivales, en cambio, apreciaron con acierto que la forma más eficiente de debilitar al imperio hispano era atacar al centro de gravedad de su economía: el flujo de riqueza proveniente de las colonias. Aplicaron, con este fin, la figura jurídica de la 'patente de corso' que permitió a particulares atacar las líneas de comercio marítimo de España y sus puertos más importantes, recibiendo a cambio una parte sustanciosa del botín capturado. Esta figura había sido ya implementada por la propia España desde la época de los Reyes Católicos, cuando se emitieron, "… desde el seno de los Consejos Reales despachos de cédulas, patentes de corso de legítima naturaleza comercial, estatutos para armadas, navegación, presas, naufragios, arribadas, entre otros dictámenes para proteger, regularizar y controlar los bienes explotados en suelos americanos y trasvasados al añejo mundo."[11]

La historiadora María Baudot Monroy asegura que, durante el siglo XVII, con la idea de proteger sus amplios dominios y variados espacios geopolíticos, la corona borbónica había creado varias armadas regionales: las de Nápoles, Sicilia y Génova, en el Mediterráneo; la de Barlovento en el Caribe, la del Mar del Sur en el Pacífico, la de Galeras de las Islas Filipinas, la de Flandes y la del Mar Océano, pero sin una estructura institucional ni mando unificado.

10 Moncayo Gallegos, Paco, (2019). Seguridad y Defensa en la Historia Ecuatoriana, Tomo I, pp.225-229

11 Cabrera, Geniber. (2015). La legislación española frente a todo acto de corso-piratería americana: el mar como escenario de confrontaciones. Tiempo y Espacio. Nº 64. Julio-diciembre, p. 22

Los Consejos de Guerra y de Indias eran los responsables de regir tanto la administración de la marina, como la política naval. La estrategia naval en la segunda mitad del siglo XVII era exclusivamente defensiva y orientada a la protección del transporte comercial. La Fuerza Naval se encontraba descuidada, la flota no tenía parangón con las de Francia, Holanda y Gran Bretaña, conformadas por modernos navíos y fragatas.

A finales del siglo XVII:

> "… el estado de las numerosas agrupaciones navales era desolador, y ninguna de ellas estaba en condiciones materiales de cumplir por sí sola su exclusivo cometido defensivo. La más importante de todas ellas, la Armada del Mar Océano, encargada de la defensa de la costa atlántica metropolitana, tenía su sede en Cádiz y contaba con dos viejos navíos de 96 cañones… dos navíos de 60 cañones y una fragata de 40 cañones, que ejercía de patache de la escuadra. La defensa de las costas mediterráneas estaba encomendada a las galeras, muy poco operativas frente a la potencia artillera de los navíos de línea y a la ligereza de los jabeques."[12].

Mario Hernández se refiere a un informe del embajador veneciano de fines de siglo XVII que señalaba la disponibilidad para 1686, de "veintiséis buques de treinta y cuatro a setenta y cuatro cañones, veintiséis galeras, seis embarcaciones de fuego y unos ochenta barcos ligeros, con cuarenta hombres…"[13]

Durante todo aquel siglo se mantuvo un rígido monopolio del comercio con América y solamente en 1681 se creó el derecho de extranjería "… que permitía que comerciantes no españoles pudieran tomar parte en el tráfico, mediante el pago de tres ducados por cada tonelada de carga"[14]. Del mismo modo, el centro estratégico de la gestión del comercio colonial se mantuvo en Sevilla hasta 1717 cuando se dispuso el traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz, "lo que prácticamente supone la decadencia de Sevilla, trasladándose el eje económico comercial a la bahía gaditana."[15]

Las rutas del comercio recorrían conforme al destino de los viajes hacia América. La de Nueva España llegaba a Veracruz y de ese puerto las mercaderías se transportaban hacia la ciudad de México. La de Cartagena permitía el transporte de los productos llegados de Europa utilizando la vía fluvial del río Magdalena, hacia ciudades como Santa Fe. El comercio con Perú lo monopolizaba el puerto de El Callao. Los barcos llegaban a Portovelo y se trasladaba las mercancías por tierra, atravesando el Istmo hasta la ciudad de Panamá. La otra opción era seguir la peligrosa ruta del cabo de Hornos.

12 Baudot Monroy, María. "La política naval española entre 1700 y 1736. La recuperación del poder naval de la Monarquía". Tempus Revista en Historia General no. 9 (2019), p.5

13 Hernández Sánchez-Barba, Mario. Ob. Cit., p. 244

14 Ballesteros, Manuel. (2021). Sevilla y el comercio de las Indias, Cuadernos Historia 16, p.22

15 Ibidem

No se creó un puerto en Buenos Aires o utilizó el puerto de Guayaquil, porque "… se había fundado en Lima un consulado con el nombre de Universidad de la Caridad, que opusieron serísima resistencia a que se cortara su lucrativo negocio de recibir desde España todo el comercio destinado al interior del virreinato…"[16]. Y no era cualquier tipo de mercancía, como asegura Ballesteros. El comercio se realizaba "Llevando a las Indias lo que allí no había, o no se fabricaba aún, y trayendo de ellas materias primas tan dulces como el azúcar o tan atractivas como el oro, la plata y las joyas"[17].

Mario Hernández relata que en la Península Ibérica se encontraban organizadas dos fuerzas navales: la de Avería y la del Océano. La primera tenía como misión proteger a los convoyes que comerciaban con las colonias americanas y eran financiadas por los propios usuarios que pagaban una tasa en el Consulado de Sevilla. La flota que hacía la travesía hasta Veracruz navegaba protegida por dos galeones; mientras que la que viajaban hacia Cartagena y Portobelo llevaba una escolta de ocho galeones. La segunda flota tenía como misión la protección de los territorios peninsulares y estaba financiada por el presupuesto del Estado. A finales del siglo XVII esta Armada disponía de cuatro navíos: San José, San Joaquín, Nuestra Señora de Begoña y Nuestra Señora de Tezanos; dotados todos ellos con sesenta cañones[18]; y, para 1700 contaba con dos navíos de noventa y seis cañones, el Nuestra Señora de la Concepción, de mil quinientas cincuenta toneladas y el Santísima Trinidad, de mil seiscientas sesenta y cinco toneladas que el citado autor los considera tenían características similares a los navíos de tres puentes con entre 90 y 100 cañones, que había incorporado Francia, constituyéndose los de mayor capacidad de fuego en Europa. España construyó el Real Felipe, de similares características, solamente en 1732.

Entre 1700 y 1790 se construyó una nueva Armada en todos los astilleros del Imperio español. La Habana fue el principal astillero con 197 barcos construidos en 97 años, seguido por El Ferrol y Cartagena. Hacia 1794 había 79 navíos en el servicio activo: 20 de primera o segunda categoría, 50 de tercera categoría y 9 de cuarta categoría, complementados por 53 fragatas y 52 barcos de diferentes clases. Esto suponía para España ser la tercera marina del mundo, sólo por detrás de las británica y francesa

El más temible enemigo para España era la poderosa escuadra inglesa, con capacidades de atacar las líneas de comunicaciones que unían a la Metrópoli con sus colonias, afectando el comercio hispanoamericano e impidiendo el flujo de las remesas de plata y otros metales preciosos que requería la corona para financiar la guerra.

16 Ballesteros Manuel, Ob. Cit., p.24

17 Ibidem, p. 26

18 Hernández Sánchez- Barba, Mario. Ob. Cit., p. 243

La situación en los territorios americanos

Según Baudot, la Armada de Barlovento, localizada en Veracruz contaba, para proteger el Golfo de México y el mar Caribe, apenas con cuatro buques, el mayor de ellos dotado de 60 cañones, fuerzas evidentemente escasas para un área tan extensa. Por esta razón, las autoridades coloniales debieron combatir el contrabando mediante el empleo de corsarios que cumplían misiones de guardacostas. De ese modo, fueron capaces de frustrar la intención de los escoceses de crear un asentamiento permanente en Pensacola (1698) y en Panamá (1698-1700).[19] Algo similar sucedió con las autoridades de 'Tierra firme'[20] que tenían que lidiar con los corsarios ingleses ávidos de apoderarse de la plata peruana. Según Baudot, la Armada del Mar del Sur, con sede en Callao, apenas disponía de dos buques de 40 cañones para defender un enorme litoral y escoltar los buques mercantes que llevaban metales preciosos hasta Panamá.

Veracruz fue la sede principal de la Armada española en 1700. Su astillero se encontraba situado en Campeche donde se construían galeones, fragatas y navíos; mantenía, además, varios fuertes, entre los principales el de Santa María de Galve, en la Florida, donde se explotaba los grandes árboles que servían para la construcción de mástiles.

Las islas de Trinidad, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba facilitaban el control del mar Caribe; los británicos, por su parte, contaban con sus bases en Jamaica[21] y Antigua. En el continente, Cartagena de Indias era un importante centro de construcción naval y base de alistamiento principal para los galeones que, desde allí, continuaban hacia Portobelo, en Panamá, para descargar la mercancía destinada al Virreinato del Perú y recibir la proveniente de El Callao y Guayaquil, convertido para entonces en un importante astillero en el océano Pacífico. Finalmente, la continua penetración portuguesa en la cuenca del Río de la Plata originó el desarrollo de Buenos Aires como un centro de gran importancia geoestratégica para el poder naval español. Asegura Ballesteros: "… en los archipiélagos antillanos se fueron afincando los tradicionales enemigos europeos de España -franceses, ingleses y holandeses-, que hicieron de muchas islas cuarteles generales para caer sobre el tráfico indiano"[22].

Como se advirtió con anterioridad, la Marina española se encontraba en un estado crítico: "Al comenzar el siglo XVIII, la situación en que se encontraba la Marina era interpretada como un reflejo y una consecuencia del estado de decadencia y de postración general en que se encontraba la monarquía española… las fuerzas navales en los primeros compases del nuevo siglo apenas estaban compuestas por unos contin-

19 Baudot Monroy María, Ob. Cit., p.6

20 Tierra firme fue el nombre coloquial que se dio a los territorios costeros septentrionales de América del Sur y litoral caribeño de América Central por ser la primera región no insular del continente en ser explorada por los europeos entre1498 y 1502

21 En 1670, por el tratado de Madrid, Inglaterra se hizo de la isla de Jamaica, lo que significó la primera ruptura del sistema defensivo del Caribe.

22 Ballesteros, Manuel. Ob. Cit., p.24

gentes exiguos: diecisiete galeones, ocho fragatas, cuatro brulotes y siete galeras."[23] Sobre la situación de la Armada española en el Pacífico Sur, dejaron su testimonio Jorge Juan Santacilia y Antonio de Ulloa, oficiales navales españoles llegados a Quito como parte de la Misión Geodésica, el 29 de mayo de 1736. Cuando terminaron su misión y volvieron a España, el primer secretario de Estado, marqués de la Ensenada, les dispuso redactar un informe sobre la situación militar, administrativa y eclesiástica de las colonias.

El documento se conoció en 1826, al ser publicado por David Barry, con el título de: "Noticias Secretas de América sobre el estado naval, militar, y político de los reinos de Perú y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile."

En el caso de Cartagena, refieren la situación después del ataque de la Armada inglesa al mando del almirante Vernon: "…Habiendo sufrido el recio combate con que la escuadra inglesa lo atacó por mar y tierra en la última invasión, y con el que, al cabo de quince días de continuo ataque, quedaron demolidos todos sus parapetos, y desmontada su Artillería, fue forzoso abandonarlo. Apoderados los enemigos de él, les quedó libre la entrada, y pasaron con su escuadra y armamento a tomar posesión de la bahía, encontrando por la precaución y diligencia del Gobernador, clavada toda la Artillería de otra fortaleza que dominaba el fondeadero de los navíos, llamada de Santa Cruz, y por su capacidad Castillo Grande…" Otros fuertes, entre estos los de Boca Chica, San José, Manzanillo y Pastelillo, fueron demolidos por los ingleses, antes de retirarse derrotados. "De resultas de esta invasión, se acordó dejar ciega é impasable la entrada de Boca Chica, y volver a abrir la antigua, fortificándola y preparándola de suerte que no fuese tan fácil su rendición a la fuerza de los armamentos enemigos."[24]

Sobre lo sucedido en Portobelo, relatan: "Todas estas fortalezas fueron arruinadas y demolidas por el almirante Vernon en el año 1740, cuando se apoderó de este puerto con una crecida armada, logrando este trofeo, no tanto porque fuese regularmente fácil rendirlo, como por haberlo hallado sin prevención… Las municiones de guerra eran muy pocas y malas; su guarnición tan corta, que ni aun se hallaba completa la que le estaba asignada en tiempo de paz"[25].

Sobre la importancia de Guayaquil, señalan: "Guayaquil es uno de los puertos principales del Perú, así por ser donde se fabrican y carenan casi todos los navíos que surcan el Mar del Sur, como por el crecido comercio que se hace en él de maderas que llevan al Perú y el cacao a Panamá…" Consideran que, si una potencia quisiera apoderarse del Virreinato del Perú, lo primero sería "apoderarse de Guayaquil, con lo que serían dueños de aquellos mares, árbitro único de sus costas…"[26]. Cualquier nación que llegase a poseerla "… siendo dueña del mar lo

23 Pradells Nadal, Jesús. (2006). La formación de la Marina española en el siglo XVIII. Instituto Alicantino de Cultura «Juan Gil-Albert», Número 51 2006, Ingra Impresores Ballesteros, p.46

24 Juan, Jorge y de Ulloa, Antonio. (1826). Noticias Secretas de América, Imprenta Taylor, p. 4

25 Ibidem, p. 7

26 Ibidem, p. 11-13

será igualmente de todo aquel comercio, y no se podrá ejecutar cosa alguna en aquellos reinos que no sea con su consentimiento."[27]

Afirman también que la defensa del puerto debe hacerse con embarcaciones menores; cerrar las avenidas de los esteros, formar unas baterías flotantes sobre balsas y construir dos galeras, para enfrentar al enemigo a la entrada misma del río, que debería estar protegida por una fortaleza; de ese modo, la defensa se realizaría con fuego de artillería contra naves mayores y las galeras lucharían contra las menores, impidiendo que puedan utilizar el río para llegar hasta la ciudad. Más adelante, aseguran: "Si el Almirante Anson hubiera sabido la importancia de Guayaquil, y el indefenso estado en que se hallaba, podría haberla tomado sin pérdida de un hombre, y hubiera quedado hecho dueño de todo el Mar del Sur. Y si el Almirante Vernon, después de haber ocupado á Portobelo, hubiera marchado pronto contra Panamá, el istmo habría quedado bajo el poder de Inglaterra."[28]

Sobre la situación de los astilleros los enviados españoles afirman: "... con particularidad del de Guayaquil, que es el principal donde se fabrican y carenan casi todos los barcos que navegan en aquellos mares". En esta parte del informe, destacan las condiciones favorables que presta su ubicación junto al río que permite "construir varios navíos a un mismo tiempo sin estorbarse los unos a los otros. Este astillero es la cosa más digna de estimación que tiene aquel rio entre las muchas que lo hacen apreciable: porque además de las conveniencias que allí se logran para la construcción, hay la de las maderas, cuya abundancia y calidades no se encuentran, en ningún otro país"[29].

Sobre la situación de los arsenales, consideran que lo que existía en el virreinato del Perú, más que una Armada era un cuerpo de guardacostas, con un escaso número de naves. La administración de los arsenales estuvo a cargo de un proveedor general, un pagador general, un tenedor de bastimentos, y un contador mayor. Existía, además, personal subalterno sobre el que descargaban sus responsabilidades las autoridades principales, las mismas que tenían esos cargos comprados para sí y sus descendientes, por períodos de hasta cien años. Como en la generalidad de la administración española, el fraude en los arsenales era generalizado. Alteraban tanto las cantidades como la calidad de los bienes que se negociaban y de los jornales que se pagaba. Relatan los marinos como la tienda o pulpería, estaba administrada por contramaestres y capitanes. "Todo este fraude se reduplicaba después al tiempo de pertrechar, y provisionar los navíos para salir a campaña, porque después de tener a bordo todo lo que se ha juzgado necesario, y de estar el navío para hacerse a la vela, hacen al Maestre firmar un recibo en blanco para llenarlo ellos después, y así lo hacían bien a su satisfacción."[30]

27 Ibidem, p.16
28 Prólogo, p. VII
29 Ibidem, p.57
30 Ibidem, p.75

En 1740, la Armada española en el Pacífico Sur estaba formada por solamente dos navíos que, según los autores, se habían fabricado en el gobierno del virrey conde de la Monclova, por el año 1690: el Concepción y el Sacramento. Las naves, construidas en el astillero de Guayaquil equivalían a una fragata de cuarenta cañones, "... pero, en la práctica, eran tan frágiles que apenas soportaron 30 cañones de doce y seis libras."[31] También el virrey Castelfuerte había hecho construir un buque en Guayaquil al que bautizaron San Fermín, pero quedó varado después del maremoto que afectó al puerto de Callao. A estos tres navíos estaban reducidas todas las fuerzas marítimas del Perú, hasta que se incorporó la fragata Esperanza el año de 1743, para reemplazar al Sacramento que había salido de servicio.

Sobre la maestranza del arsenal de Callao la califican como buena, del mismo modo que la de Guayaquil. Las dos se encontraban dirigidas por un jefe, con el grado de teniente de navío y contaban con "un maestro mayor carpintero, otro calafate, y otro herrero"; pero lamentan que no haya existido un jefe o comandante "que la reformase, y la redujese á uniformidad con la de España."[32]

Sobre la situación de la Marina, Jorge Juan y Antonio de Ulloa informan que el mando le correspondía a un oficial con el título de General de la Mar del Sur al que se lo podía parangonar con el general de las fuerzas de tierra. Habitualmente aquel empleo se encontraba vacante y lo ocupaba un capitán de navío, manteniendo la remuneración de su grado. Le seguía en jerarquía el almirante de la Armada, y "... no habiendo en esta más que dos navíos, estos dos oficiales venían a ser recíprocamente Comandante y Almirante uno de otro". Los demás oficiales eran "suficientes para los dos navíos que se armaban por lo regular; y cuando se ofrecía mayor número, hacia el Virrey nombramiento de oficiales que servían la campaña y después quedaban reformados."[33]

En cuanto a las tripulaciones estaban conformadas por personas de raza blanca, indígenas, mestizos, mulatos y negros. "... y así la tripulación de un navío es un conjunto de castas de europeos, americanos y africanos. Entre todos estos no deja de haber algunos marineros buenos, porque muchos son de los que van de España, que no pudiendo mejorar de fortuna por otra parte, al fin vienen a parar en este ejercicio."[34]

Sobre el estado de las plazas de armas de Cartagena, Portobelo y la fortaleza de Chagres, los enviados señalan que estaban bien fortificadas, aunque no con los estándares usuales en España. Su calidad la demostraron en la derrota ocasionada a las tropas del almirante Vernon, con el apoyo de la escuadra comandada por el teniente general Blas de Leso. En cambio, el estado de la disciplina era deplorable y el número de efectivos insuficiente. Lo atribuyen a la mala remuneración de la tropa española y la dificultar de reclutar tripulaciones con gente americana, "... la

31 Ibidem, p. 79
32 Ibidem, p.83
33 Ibidem, p. 95
34 Ibidem, p. 98

que además de no tener disciplina, ni ser propia para ello, no es fácil reducirla a la vida militar; y esto parece ser bastante disculpa para que fuese tan corto el número que había."[35] Pero de estas novedades no conocían en España porque las listas de revista enviadas eran falsas. Se registraba compañías completas, con armas en buenas condiciones cuando la realidad era completamente diferente.

Sobre la defensa de Guayaquil, dicen que por su ubicación la ciudad no puede ser invadida por tierra porque la naturaleza del terreno que es pantanoso no lo permite. Describen las tres avenidas de aproximación que podían utilizar posibles invasores, la existencia de dos fuertes, construidos de madera incorruptible, uno protegiendo el río y otro el Estero Salado. El primero de buena calidad, pero sin suficiente artillería reducida a "... unos pocos cañones de hierro que había enviado el Virrey de Lima, tan viejos e irregulares en sus calibres, y en tan mal estado, que solo la necesidad de no haber otros podía obligar a servirse de ellos"[36]. En el otro, solamente estaba prevista la defensa con el empleo de fusiles. Relatan que también se mantenía una batería construida de piedra en la ciudad vieja, pero consistente en apenas tres o cuatro cañones muy pequeños y en tan mal estado como los que había en el fuerte principal.

Luego de un análisis sobre la reacción de la Audiencia de Quito, en el episodio de la presencia de la flota del almirante Anson en las aguas del Pacífico, los dos marinos insisten en destacar la importancia del puerto de Guayaquil, porque además de ser "... llave del comercio de las provincias de Quito, con todas las demás del Perú y costas de Nueva España... es también el mejor astillero que se reconoce en toda la costa del mar Pacifico."[37]

Los autores del informe consideran que las características del puerto principal pueden ser aplicables al puerto de Atacames, ubicado a apenas 18 leguas marinas de la capital, por la "fama de las riquezas que encierra en sí la ciudad de Quito". Además, les parece extraño que, ante la presencia de tantos piratas, constituyendo este un camino factible para llegar a Quito, "... y la ciudad tan digno objeto de su codicia, no haya habido hasta el presente entre todos ellos quien intentase el viaje..."[38]

Sobre los armamentos destacan la pésima situación existente en este aspecto desde Guayaquil hasta Lima. "... En los cuerpos de guardia de cada pueblo donde se juntaban las milicias y se guardaban las armas, solo se veían pedazos de palo con espigas de hierro atadas a la punta con pretensiones de lanzas, cañones de escopeta y arcabuces antiguos sin llaves ni más cajas que un pedazo de palo al que estaban amarrados con un cordel, de tal modo que algunas veces los vimos disparar teniéndolo uno y apuntando mientras que otro le ponía fuego."[39]

35 Ibidem, p.132
36 Ibidem, p.152
37 Ibidem, p.160
38 Ibidem, p.168
39 Ibidem, p.180

Refiriéndose a las tropas reclutadas en ocasión de la amenaza inglesa, afirman que en todas las ciudades de la Audiencia se reunieron apenas 182 armas de fuego. Lo mismo sucedía en el caso de las municiones de fusil en Quito y de artillería en Lima. "Lo único de que aquel reyno está abastecido con abundancia es la pólvora, porque hay fábrica de ella en la jurisdicción de Quito y en Lima; la de Quito está en el Asiento de la Tacunga, y se puede hacer toda la cantidad que se quisiere, aunque al presente es poca la que se fabrica, a causa de que no se exporta de allí más de la que se necesita en Guayaquil."[40]

Concluyen que Quito debería estar bien armada, porque tiene dos puertos importantes que proteger: Guayaquil y Atacames, y debería poder contar con al menos con 1000 efectivos, de los cuales 500 deberían proteger Guayaquil y 200 Atacames.

Las reformas de Felipe V

Carlos II murió sin dejar herederos; por esta razón, había elegido sucesor a Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV de Francia y bisnieto de Felipe IV de España. Su coronación, como Felipe V, significó la extinción de la dinastía de la casa de Austria (los Habsburgo), y dio inicio al dominio de la dinastía francesa de los Borbones. Este acontecimiento significó un punto de inflexión en la historia de España y la de sus colonias. Dice Federico González Suárez, para significar su importancia: "… el advenimiento de la casa de Borbón al trono de España coincidió con los principios del siglo XVIII, que tan memorable había de ser en la historia de la naciones europeas y americanas."[41]

Juan Eslava destaca que "Los franceses trajeron con ellos la bendita semilla de la Ilustración… en un siglo pródigo en probos y bienintencionados funcionarios, que honradamente intentaron redimir el país de su secular atraso."[42] Según el citado autor, los tecnócratas galos reformaron la administración, promoviendo a puestos de alta responsabilidad a burócratas capaces, sin considerar, como antes, criterios nobiliarios. Un cambio que no era simplemente de forma y que tuvo complejas repercusiones, tanto internacionales como internas.

Al inicio del reinado de los Borbones, la Armada responsable de la protección del tráfico con las Indias, constaba de quince galeones; la de Flandes, dos grandes galeones, cinco fragatas y su brulote; la escuadra volante de la costa atlántica y cantábrica española, tres pataches y el pingue; mientras que, en el Mediterráneo, las escuadras de galeras para enfrentar a la amenaza turco-africana, con aproximadamente quince naves.

En esas condiciones recibió España al nuevo siglo y fue la Guerra de Sucesión entre las casas de Austria y Francia por el poder imperial la que desnudó las grandes falencias de su poder naval fraccionado en numerosas escuadras autónomas, con

40 Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1826) Ob. Cit., p.186

41 González Suárez, Federico. (1970). Historia General de la República del Ecuador, Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito, 1970, p. 824

42 Eslava Galán, Juan. Historia de España. Ed. Planeta, Barcelona, 2004, p. 301

muy pocos navíos operativos. Solamente contaba con "… un único buque capaz de cruzar el Atlántico y convoyar una flota: la capitana de la Armada de Barlovento."[43]

Una institución que había acompañado al Estado español en su agotamiento fue el Ejército. Por esta razón, Felipe V, con el apoyo del gobierno francés, inició profundas transformaciones en las fuerzas terrestres. En la nueva estructura, el rey comandaba las fuerzas militares, apoyado por dos directores generales: el de Infantería y el de Caballería y Dragones; además, designaba directamente a los mandos, a partir del grado de sargentos. Para implementar las reformas, tuvo que acudir al empleo de mandos franceses, para irlos sustituyendo paulatinamente con oficiales españoles. En el campo administrativo se crearon las intendencias encargadas del aprovisionamiento de las fuerzas en campaña. Posteriormente y al aumentar competencias en materia civil, dieron origen en 1710 a los intendentes de ejércitos y provincias.[44]

Las reformas, conforme a prácticas del Ejército francés asumían que la nobleza debía ser el nervio de la milicia, mientras que el servicio militar obligatorio debía alcanzar a todos los ciudadanos; "una mezcla, en suma, de modernidad y tradición que se halla también en otras instituciones de aquel siglo."[45]

Pero, el ámbito en el que las reformas fueron más atrevidas fue el de la Marina. Al iniciar el reinado de Felipe V, la construcción naval era prácticamente nula. En cuanto a los mandos, gran parte de éstos eran hereditarios y no tenían una estricta formación profesional. El desastre de Vigo, en Galicia, el 23 de octubre de 1702, cuando se enfrentaron las escuadras anglo holandesa e hispano francesa, supuso el fin de los últimos galeones de la Carrera de Indias.[46]

La historiadora María Baudot Monroy, relata el proceso de recuperación del poder naval español en el gobierno Borbón hasta el año 1736. Inicia, del mismo modo de lo sucedido en el Ejército, con la presencia de consejeros franceses en las decisiones de la política exterior de la corona española. Afirma que, además, el mismo rey Luis XIV, ejercía de asesor principal de su nieto. "La decisiva influencia de todos estos hombres en la política española permitió a Francia gozar de enormes privilegios en el comercio colonial."[47] La situación llegó a tal extremo que todos los oficiales españoles estuvieron siempre sometidos a los mandos franceses que ocupaban los cargos de mayor importancia y graduación.

Para el año de 1705, la flota española contaba ya con doce unidades de guerra. El primero de julio de ese año se publicó el 'Reglamento Nuevo de la Marina', primer esfuerzo para la organización de un verdadero poder naval; sin embargo, siguiendo el relato de la historiadora Baudot, es cuestionable la importancia del

43 Baudot Monroy, María. Ob. Cit., p. 9

44 Balduque Marcos, Miguel. (1993). El Ejército de Carlos III: extracción social, origen geográfico y formas de vida de los oficiales de S.M., p.29

45 Domínguez Ortiz, Antonio. La Sociedad española del siglo XVIII, Madrid, CSIC, p.371

46 En la batalla de Rande, parte de la Guerra de Sucesión de España. Todos los barcos fueron capturados, hundidos o incendiados

47 Baudot Monroy, María, Ob. Cit., p. 11

apoyo francés si se considera que, con los dineros entregados a ese país se habría podido construir hasta 70 barcos de porte mediano, tomando en cuenta, además, los fatídicos costos económicos y políticos causados por la pérdida de Gibraltar y Menorca. "Las urgencias de la guerra y la necesidad de recurrir a la interesada ayuda francesa desviaron astutamente, en beneficio de Francia, el objetivo de reconstruir la Marina española, y obstaculizaron durante algunos años el desarrollo de una política naval de largo alcance favorable a los intereses españoles."[48]

En ese mismo año, el gobierno creó un organismo denominado la Junta de Restablecimiento del Comercio, responsable de establecer las nuevas reglas para la Carrera de Indias, con clara inclinación a servir los intereses franceses. No sirvieron para nada los esfuerzos del Consejo de Indias por frenar las irregularidades y abusos de los buques galos pues estaban respaldados por el mismo Felipe V quien: "… durante los primeros años de su reinado veló más por los intereses de Francia que por los de su nación."[49] Además, la cooperación francesa resultó muy costosa pues, según cálculos de Pérez-Mallaína, llegó a cuatro millones de pesos hasta 1713 y con resultados negativos como fueron las derrotas en Vigo y cabo Passaro.

Influencia de Bernardo Tinajero

La resistencia ejercida desde el Consejo de Indias y el Consulado de Sevilla y los acuerdos negociados por Luis XIV con los británicos, a espaldas de Felipe V, tras las derrotas de Lille y Malplaquet, condujeron a un cambio de la política de defensa de España, a partir de 1709.

Tinajero había mantenido una relación cercana con Jean de Monségur, un marino francés que escribió unas 'Memorias', con recomendaciones para modernizar tanto la Fuerza Naval como el comercio colonial; entre estas: crear un Ministerio de Marina; dividir la península en tres departamentos marítimos cuyas cabeceras fuesen Cádiz, Ferrol y Cartagena, los mismos que contarían con bases navales dotadas de arsenales y almacenes; colocar a Cádiz como la base de partida para el comercio marítimo; crear un Cuerpo General de Oficiales de Marina y un cuerpo administrativo compuesto por intendentes, comisarios y contadores, para regir los departamentos; establecer escuelas de formación para oficiales, pilotos y artilleros; disponer que la construcción naval se realice en los astilleros y puertos de la ría de Ferrol, Cádiz, Cartagena y La Habana; entre las más notables. Siguiendo estas pautas, Tinajero presentó su primer plan de rearme naval a fines de 1712.

En 1713, Felipe V inició su ambicioso programa de fortalecimiento de la flota mediante la aplicación de distintas medidas; entre estas, el sistema de asiento, el flete y la compra de buques de fabricación extrajera. El paso siguiente fue la construcción de buques modernos en sus propios astilleros. En ese año regresó a España Jean Baptiste Orry, para asumir la gestión de cuestiones financieras y militares.

48 Ibidem, p.12

49 Baudot Monroy, María. Ob. Cit., p.12

El experto presentó al rey un programa de acciones inmediatas consistente en la compra de veinte buques a Francia, gestión que fracasó porque las autoridades galas no veían con buenos ojos la recuperación de la Marina española. Enfrentado a esta situación, Felipe V puso en marcha un primer proyecto de construcción naval en sus astilleros y compró los buques a Holanda y Génova.

El 14 de febrero de 1714, el rey expidió una real cédula mediante la cual creó la Secretaría de la Armada, encargada de impulsar la reforma, modernizar y fortalecer la Armada Real, con miras a disponer de los medios necesarios para la protección del tráfico marítimo con las colonias y la recuperación de sus antiguos dominios en Italia.

Cuando, en 1715, terminó la guerra de sucesión española, funcionaba ya, conforme a las recomendaciones de Jean Orry, un sistema centralizado semejante al francés, con un Consejo de Gabinete dividido en cuatro secretarías, una de las cuales estaba al cargo de los asuntos de Marina e Indias. El primer secretario en esta área fue Bernardo Tinajero de la Escalera quien, para poner fin a las desmedidas ventajas alcanzadas por Francia, retiró las licencias de comercio a los buques de ese país que navegaban hacia América como avisos o escoltas, prohibiendo, además, su permanencia en los puertos americanos.[50]

Pero esas medidas no eran suficientes y debían ir acompañadas de complejos planes defensivos por parte de la Armada española. En efecto, según el relato de Mario Hernández, se definieron tres grandes teatros de operaciones: del Caribe, del Río de La Plata y del Pacífico, en ese orden de prioridad. Los principales centros de defensa en el Caribe estuvieron materializados por San Agustín de la Florida, Veracruz y Cartagena de Indias, con una línea de protección que integraba las Bahamas, Santiago de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico; en el estuario del río de la Plata, la línea de defensa trazada transcurría de Buenos Aires a Montevideo; y, finalmente, el teatro del Pacífico se dividía en una zona norte con Acapulco enlazando por el sur con Panamá; y, otra en el eje Panamá, Guayaquil, El Callao, Valparaíso, Chiloé, Valdivia y Bío-Bío. Asegura el autor que, además, este costoso plan defensivo incluía movilizar alrededor de veinte mil soldados regulares que, sumados a las milicias, podían llegar a casi doscientos mil efectivos, lo cual nunca llegó a materializarse por las vulnerabilidades graves de las fuerzas militares coloniales.

Influencia de Giulio Alberoni y José Patiño

Al término de la guerra de sucesión española, con la firma del Tratado de Utrecht, el 13 de junio de 1713, España cedió a los ingleses la plaza de Gibraltar y perdió sus antiguos dominios en los Países Bajos e Italia. Enviudó Felipe V y contrajo nupcias el 24 de diciembre de 1714 con Isabel de Farnesio quien llegó a ejercer importante influencia en las políticas públicas de la corona, junto su aliado el abate Giulio Alberoni. El objetivo trazado en la política internacional de ese

50 Baudot Monroy María, p.14

entonces fue la recuperación de los territorios cedidos a Austria en la península de Italia. En estas circunstancias Tinajero fue reemplazado en la Secretaría de Marina e Indias, que pasó a ser parte de la Secretaría de Guerra, por Miguel Fernández Durán.

Giulio Alberoni dio continuidad a algunas de las iniciativas que habían impulsado Jan van Brouchoven, conde de Bergyeck[51], Orry y Tinajero. En estos años se compraron muchos buques en el extranjero y se firmaron contratos para la construcción de seis navíos nuevos. Para este fin, el intendente de Cataluña, José Patiño, firmó asientos[52] para la construcción de tres navíos, de 80, 66 y 62 cañones, respectivamente. De esa manera, España pudo recuperar su presencia en el Mediterráneo y logró conquistar Mallorca en 1715, aunque los intentos de recuperar Cerdeña en 1717 y Sicilia en 1718 resultaron fallidos.

Alberoni promovió la creación de una nueva institución profesional, la Real Armada integrada por el Cuerpo General de oficiales de guerra y el Cuerpo de oficiales de Ministerio (comisarios, contadores, ordenadores y escribanos); además de los batallones de Marina y las brigadas de Artillería. Para llevar a cabo los nuevos procesos se nombró, en enero de 1717, intendente general de Marina, presidente de la Casa de la Contratación y superintendente de Sevilla a José Patiño.

Refiere Mario Hernández que José Patiño y Rosales, nacido en Milán, de estirpe gallega, había desempeñado cargos importantes, entre ellos los de Intendente del Ejército de Extremadura, Cataluña y de Marina en Sevilla. Una vez en funciones: "Apresta una poderosa flota que surca el Mediterráneo, en medio de la sorpresa general, provocando con ello las reservas y las iras de Inglaterra, hasta el punto de atacarla sin declaración de guerra."[53]

A pesar de todos estos esfuerzos, la flota española sufrió un nuevo descalabro, el 11 de agosto de 1718, al ser atacada por sorpresa por la escuadra inglesa, en las inmediaciones del cabo Passaro, Sicilia. Aquel fracaso constituyó un nuevo estímulo para impulsar grandes transformaciones en la Marina: se creó la Real Compañía de Guardiamarinas, en la que ingresaron jóvenes de la nobleza española; la formación militar y marinera se compaginó con una amplia educación científica; se creó un observatorio astronómico en Cádiz; se organizaron los cuerpos de Infantería de Marina, Artillería, Ingeniería e Intendencia; y, se modernizó el sistema de leva y matricula de los marineros.

También Patiño dispuso el traslado de la Casa de la Contratación y del Consulado de Sevilla a Cádiz, a fin de organizar mejor el comercio ultramarino, con un departamento encargado de la totalidad de actividades tanto comerciales como navales. La nueva base albergaría los buques de guerra y las flotas y galeones de

51 Consejero de Felipe V que recomendó la contratación de oficiales franceses para comandar las unidades navales españolas.

52 El Asiento era un término de derecho para designar el contrato firmado entre la corona española y un particular o compañía.

53 Hernández Sánchez-Barba, Mario. Ob. Cit., p.249

protección al comercio con las Indias, contaría con un arsenal militar, instalaciones de mantenimiento, almacenes y las industrias destinadas a la construcción de los navíos destinados a la Armada. A partir de ese año, se ejerció un fuerte control a los barcos extranjeros que atracaban en puertos españoles y a los almacenes pertenecientes a foráneos; se creó el virreinato de Nueva Granada, se instituyó el estanco del tabaco en La Habana y se combatió el comercio ilícito utilizando corsarios.

En los primeros meses de 1717, fueron creados los cuerpos de Infantería y de Artillería de Marina, el Cuerpo de Batallones, con dos unidades divididas en seis compañías de cien hombres, cada una y seis brigadas de Artillería de Marina que para 1736, contaban ya con 484 efectivos. Como sucedía en el Ejército, los oficiales pertenecían a la nobleza y se formaban en una academia militar, regida por la ordenanza provisional impartida por Patiño, denominada 'Instrucción que deben observar los guardias marinas o cadetes que se embarcan en los navíos'. Los primeros 129 alumnos procedían en su mayor número del norte de España e ingresaron a las listas de la Compañía de Guardias Marinas en febrero de 1717; posteriormente, en diciembre se dieron de alta 55 nuevos alumnos. "El primer combate de la Compañía de guardiamarinas comandada por el alférez Juan José Navarro, futuro marqués de la Victoria, fue en la expedición a Sicilia de 1718, cuando fallecieron seis guardiamarinas.[54]

También, como parte de este proceso se publicó la primera 'Ordenanza para regular el Cuerpo de la Marina de España'. En ella se determinaban obligaciones, funciones, derechos, sueldos y honores para cada grado de los oficiales de la Armada; los oficiales de Marina pasaron a pertenecer a la jurisdicción militar, al mando de un oficial general comandante del Departamento Marítimo, dependiente en asuntos militares del Ministerio de Marina. En el ámbito administrativo, cada distrito quedaba a cargo de un intendente de Marina responsable ante el intendente general de Marina y éste respondía directamente del ministro del ramo.

En1720 se expidió el 'Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para los navíos de registro y avisos que navegaren a ambos reinos'. A partir de entonces, España despacharía regularmente las flotas a los territorios americanos con las debidas escoltas; sin embargo, "El Proyecto fue completado con una nueva regulación arancelaria favorable a los intereses foráneos y tanto el estanco del tabaco cubano como el virreinato neogranadino fueron extinguidos"[55]. A pesar de ello, José Patiño continuó con las reformas. Su prioridad se enfocó a combatir el contrabando de practicaban ingleses y holandeses en el Caribe para conquistar los mercados coloniales del virreinato de Nueva España. Con este fin creó la primera Escuadra Guardacostas de la Armada con sede en La Habana.

En 1723 publicó la Ordenanza de Arsenales. En 1724 envió al comisario ordenador José del Campillo a La Habana para evaluar las capacidades de su puerto

54 Baudot Monroy, María. Ob. Cit., p. 73

55 Ibidem, p.65

con vistas a convertirlo en el principal arsenal de la Marina en América y, como el informe fue favorable, se decidió en 1725 levantar en ese puerto un astillero. De inmediato se empezaron las obras que, desde sus inicios, se financiaron con recursos provistos por el virreinato de Nueva España.

Los arsenales creados en cada una de las cabeceras de las zonas navales fueron: en 1724, el de La Carraca, desde 1727 el de Ferrol, en 1731 comenzaron las obras en el de Cartagena, "cuyos primeros muelles comenzaron a construirse en 1739, y cuyas obras se prolongarían hasta 1782. "Muy activos a lo largo de todo el siglo XVIII fueron los astilleros americanos, especialmente el de La Habana, en el que se produjo alrededor de un tercio de los navíos fabricados entre 1715 y 1759."[56]

En 1726, Patiño fue nombrado ministro de Marina e Indias con amplias atribuciones para la financiación, construcción y armamento de buques, la dirección de la Marina y la redacción de normas para el funcionamiento de la nueva Armada Real. A partir de entonces, durante una década, reactivó la navegación española; redactó ordenanzas provisionales de la Armada; suprimió el cuerpo de galeras; creó un solo escalafón de oficiales de aplicación en toda la Real Armada; estableció escalas de sueldos únicos para oficiales y dotaciones; instituyó la Real Compañía de Guardias Marinas, con sede en Cádiz; construyó el arsenal de la Carraca y dispuso planificar los de Cartagena y El Ferrol.[57] Cuando falleció, el número de navíos existentes era ya de 59 unidades, un número mayor a los construidos por Francia e Inglaterra.

José Campillo ocupó los cargos de Patiño en 1741. En su informe lamentaba que: "…España trabaja de balde para la subsistencia de las Indias, pues la que éstas producen se lo llevan los extranjeros sin tantos afanes (…) Nuestro Soberano tiene el nombre de Rey de ellas, pero los extranjeros las utilidades… El interés es el que incita a los reinos vecinos a las alianzas que nos ofrecen. Palían con las apariencias de la amistad sus propios beneficios porque, permitiéndoles la introducción de sus géneros, abre la falta de nuestras fábricas las puertas para su despacho, y trayendo sus navíos cargados los más de fruslerías, los regresan llenos de plata."[58] Por no disponer de suficientes navíos, el reino "… tendrá que ceder a otros por grado lo que no puede defender por fuerza…"[59]

En 1743 Campillo fue reemplazado por Pablo Díaz de Lavandero que impulsó la creación de un almirantazgo en el modelo británico. Desde sus funciones de 'secretario general e Intendente de Marina', acompañado por un consejo de expertos técnico y eficiente, comenzó a dirigir la Marina. Durante su gestión, lamentablemente, como asegura Mario Hernández, se produjo un: "Frenazo a las iniciativas entre 1746-1748 a causa de la guerra."[60]

56 Pradells Nadal, Jesús. Ob. Cit., p 50

57 Academia que graduó a oficiales como Jorge Juan y Antonio de Ulloa, miembros de la Comisión Geodésica que vino a la Audiencia de Quito

58 Cepeda Gómez, José. (2005), La Marina y el equilibrio de los océanos en el Siglo XVIII, Universidad Complutense, España. p.454

59 Ibidem

60 Hernández Sánchez-Barba, Mario. Ob. Cit., p. 244

Influencia del marqués de la Ensenada

Destacó en el proceso de fortalecimiento de la Marina española, como ministro de Marina, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, quien, bajo la dirección de Patiño se había integrado a la Intendencia General de Marina y, posteriormente, pasó a Nápoles al servicio del infante don Carlos, proclamado rey. Él le recompensó sus excelentes servicios concediéndole el título de marqués de la Ensenada.

A su regreso a España, en 1743, fue llamado a ocuparse de la dirección de las secretarías de Guerra, Gracia y Justicia, Marina e Indias y Hacienda. La primera Secretaría de Estado continuó en manos de Carvajal y Lancáster. A partir de entonces, con el poder alcanzado, convirtió a la Marina en uno de los principales ejes de su proyecto de reformas. Sin embargo, su gestión estuvo afectado por el revés en la batalla naval de cabo Sicié, del 23 de febrero de 1744, en el marco de la guerra de sucesión austriaca, y por la pérdida de seis buques de guerra en La Habana (12 de octubre de 1748), que redujo considerablemente los efectivos de la Marina española. En consecuencia:

> "… las fuerzas navales españolas eran casi simbólicas en comparación con los efectivos de Inglaterra o Francia"[61]. De acuerdo con los datos recopilados por Ozanam, entre 1739 y 1748 la Marina perdió alrededor de cincuenta buques, quedando reducida a los mismos niveles que en la época de Patiño.[62]

Cuando Fernando VI inició su reinado en 1746, ratificó a Somodevilla en sus cargos, "… fue, entonces, cuando dirigió el famoso memorial al Rey, con el título de *Idea de lo que parece preciso hoy en día,* donde recoge su pensamiento en favor de una política neutralista, sobre la base firme de un constante rearme militar y, muy particularmente, naval. Punto esencial en el programa del ministro riojano era la inmediata construcción y equipamiento de setenta navíos de línea y de sesenta y cinco fragatas y embarcaciones menores…"[63]

Según Ensenada, en 1751 la Marina española contaba con 18 navíos (con más de 60 cañones), 5 fragatas (de 20 a 50 cañones, en mal estado), 10 barcos menores; 33 en total. Mientras que la Marina Británica disponía de 96 navíos, 121 fragatas y 71 barcos menores; 288 en total. Para intentar disminuir esa diferencia, su proyecto naval consideraba una Armada de 60 navíos, 43 fragatas, 22 barcos menores, total 125.[64]

Después de la Guerra del Asiento, en 1748, el corto lapso de paz que disfrutó España le permitió al marqués de la Ensenada llevar a cabo un amplio programa de inversiones en la Marina, con el propósito de lograr que la monarquía española, mediante un programa persistente de rearme naval, se convierta en el 'fiel de la

61 Pradells Nadal, Jesús. Ob. Cit., p.51

62 Ibidem

63 Hernández Sánchez-Barba, Mario. Ob. Cit., p.251

64 Cepeda Gómez, José. (2005), Ob. Cit., p.469

balanza' de los intereses confrontados de Francia e Inglaterra. En la representación dirigida por Ensenada a Fernando VI sobre el estado del Real Erario y sistema y método para lo futuro, de 18 de junio de 1747, escribía: "Yo no diré que pueda VM en pocos años tener una Marina que compita con la de Inglaterra, porque, aunque hubiere caudales para hacerla, no hay gente para tripularla; pero sí que es fácil tener VM el número de bajeles que baste para que, unidos con los de Francia (si no abandona, que no hará, su Marina) se prive a ingleses del dominio que han adquirido sobre el mar."[65]

Cepeda considera que Somodevilla planteó, en dicha representación a Fernando VI lo esencial de la estrategia diplomático militar: "...Con el Ejército y Armada que se proponen y treinta millones de pesos de repuesto, dudo haya hombre instruido de los intereses de príncipes que niegue podrá ser V. M. el árbitro de la paz y de la guerra entre Francia e Inglaterra y aun de Europa, y pues no se pueden preparar las armas tan prontamente, gánese tiempo en hacer el repuesto referido, ya que la noticia de que le hay causará respeto y contribuirá a la tranquilidad que se desea para aprovecharse de ella..."[66]

Un acierto del marqués de la Ensenada fue el haberse rodeado de personas eficientes que llegaron a ocupar puestos relevantes en la administración. "Este equipo joven y entusiasta se aplica con rigor a su tarea. Nueva Granada es erigido en virreinato en 1739 de modo definitivo. Sebastián Eslava, militar y más tarde ministro de la Guerra en Madrid, es nombrado virrey. Tras él, como para muchos otros altos cargos americanos, la corona echará mano de los marinos que se convirtieron así, a menudo, en administradores de los vastos territorios de la Monarquía."[67]

A partir de 1750, hasta 1769, asumió la construcción naval Jorge Juan y Santacilia, miembro de la Misión Geodésica que llegó a la Real Audiencia de Quito en 1736 y profundo conocedor de la situación militar de las colonias americanas. En 1749 había sido enviado a Londres por el marqués de la Ensenada para informarse sobre estos temas y contratar expertos en construcción naval. A su regreso de Londres, preparó un plan que fue aprobado en 1752. Jorge Juan fue también director de la Academia de Guardias Marinas, donde impartió las enseñanzas más avanzadas de la época. Fundó, además, el Observatorio Astronómico de Cádiz.

En lo que se refiere a la situación de la Armada española en el Pacífico sur, Jorge Ortiz Sotelo refiere que el maremoto acaecido el 28 de octubre de 1746 destruyó las instalaciones del puerto del Callao, principal apostadero naval del virreinato, ocasionando la pérdida de la fragata San Fermín, la destrucción de la maestranza y la muerte de varios oficiales. "Con grandes esfuerzos se logró rescatar de las ruinas del puerto 512 cañones -118 de ellos de bronce-, 18 anclas y la mayor parte de la

65 Pradells Nadal Jesús, p.51

66 Cepeda Gómez José, Ob. Cit., p. 470

67 Hernández Sánchez-Barba-Mario Mario, Ob. Cit., p. 246

fusilería de la sala de armas del Callao rota e inservible"[68]. La fragata Esperanza se había salvado por haberse encontrado carenándose en Guayaquil y fue la única nave que quedaba para la defensa marítima del virreinato.

Informada de la situación, la administración naval de la Península envió, en agosto de 1747, desde la base naval de Ferrol, los navíos *Castilla* y *Europa*, de 60 cañones cada uno, a órdenes del capitán de navío Francisco de Orozco. Sumada la *Esperanza*, con estas tres naves debía el virrey dar seguridad a las costas del virreinato infestadas entonces de corsarios, piratas y contrabandistas. Como la recuperación de la Esperanza había sido parcial, tuvo que regresar a Guayaquil para continuar con los trabajos. Llegó a este puerto con 143 tripulantes, llevando a bordo al constructor Diego Claudia de Herrera, "… con órdenes de reconocer los montes, cortar la madera para navíos y averiguar los costos de la construcción naval en ese puerto"[69]. El diagnóstico de los maestros del astillero fue que la mayor parte de los fondos de la nave se encontraban podridos y recomendaron la construcción de una nueva fragata. El virrey Velasco, consultó a la Junta de Real Hacienda que aprobó construir una nave de mayor calado, capaz de recibir 10 cañones adicionales. La construcción terminó a mediados de 1756 y la nave llegó al puerto del Callao el 21 de enero del siguiente año. "Siendo referido Gran Joseph o San José, alias el Peruano…"[70]

La era de oro de la Armada

Las conspiraciones cortesanas pusieron fin a la gestión del marqués de la Ensenada en 1754, con gran regocijo de los enemigos de España, en particular de los británicos. Al frente de la secretaría de Marina quedó Julián de Arriaga (1754- 1776), hombre con gran experiencia militar y de gestión, pero con muy poca influencia política.

"El ritmo de construcción naval disminuyó durante los primeros años de su ministerio. Según Olesa Muñido, la Armada contaba en 1758 con 44 navíos, 19 fragatas y 22 buques de otros tipos. En 1761, cuando Carlos III declara la guerra a Inglaterra, la Marina cuenta con una nómina de cuarenta y nueve navíos y veintidós fragatas en servicio."[71]

Julián de Arriaga había desempeñado el cargo de gobernador de Venezuela antes de ser nombrado intendente de Marina de Cádiz y presidente de la Casa de Contratación en 1752. En 1754, Fernando VI le designó como secretario de Marina e Indias y fue ratificado en el cargo por el nuevo monarca Carlos III, cuando llegó al trono en 1759. En el ejercicio de sus altas funciones, dio continuidad a las reformas

68 Ortiz Sotelo, Jorge. (2015), La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746- 1824. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/ Bonilla Artigas Editores, México, p. 62

69 Ibidem, p.69

70 Ibidem, p.70

71 Pradells Nadal, Jesús. Ob. Cit. ,p.53

del marqués de Ensenada y la Marina continuó en su proceso de mejoramiento. Falleció en 1776.

Para reemplazar a Julián de Arriaga, fue designado Antonio de Valdés y Fernández Bazán, marino de una larga y exitosa carrera naval. Recibió el nombramiento de director de la fábrica de artillería de la Cavada, además de jefe de Escuadra e Inspector General de Marina. En 1783, a los treinta y nueve años, fue designado por el rey como ministro de Marina, cargo que desempeñó hasta el año de 1795.

En la gestión del marqués de la Ensenada se habían sentado las principales bases para respaldar la política naval del reinado de Carlos III. "Según los informes de Ulloa… desde «las paces concluidas en 1 de noviembre de 1748, hasta principios del año de 1755, se repuso la Armada con el aumento de 35 navíos de línea, sobre sólo 10 que le quedaron de aquella guerra, y de 20 fragatas; cuyo acrecentamiento denota haberse trabajado con bastante aplicación»."[72]

Cuadro I. Resumen de las fuerzas navales españolas en 1755

NAVIOS		FRAGATAS		JABEQUES Y OTROS		
Nº Cañones	Unidades	Nº Cañones	Unidades	Tipo	Nº Cañones	Unidades
114	1	50	2	Jabeques	30/14	12
80	2	32	1	Galeras		5
70	9	30	3	Paquebotes		2
68	25	Id. astillero	4	Brulotes		3
Id. en astillero	10	26	3	Bombardas		4
64	6	24/22	6			
62	1	16	4			
58	1					
TOTAL	45		21			26

En 1758 España contaba con setenta y siete buques de guerra, en 1775, ciento veintidós, para 1772 había sumado diez navíos de línea, siete fragatas y dos embarcaciones menores y para 1778 en plena guerra con Inglaterra, en apoyo a la emancipación de Estados Unidos de América, las fuerzas navales se estimaban en sesenta y siete navíos y treinta y dos fragatas. Esta fuerza participó en el sitio de Gibraltar y en la conquista de Menorca.

72 Ibidem

Cuadro II. Resumen de las fuerzas navales españolas en 1772

NAVIOS		FRAGATAS		JABEQUES Y OTROS		
Nº Cañones	Unidades	Nº Cañones	Unidades	Tipo	Nº Cañones	Unidades
112	1	40	2	Paquebotes	16	1
80	7	28	15	Urcas	16,14,10	7
70	33	26	6	Jabeques	32,30,20	7
68	6	22	3	Buques Menores		6
64	2	20	1	Galeotas	3	7
62	3	18	2			
60	1	16	1			
58	2					
TOTAL	55		30			28

En el reinado de Carlos IV, fueron secretarios de Marina Pedro González de Castejón (1776-1783) y Antonio de Valdés y Bazán (1783-1795) quienes dieron continuidad a los procesos de fortalecimiento de la Armada. En 1787, Carlos III creó la Junta de Estado, precedente de lo que posteriormente fue el Consejo de ministros. El conde de Floridablanca, en su condición de primer ministro, redactó la *Instrucción reservada para la Junta de Estado,* un sólido y progresista programa de gobierno, en el que dedicó varios capítulos a la Marina, en particular a la Armada. "… Siendo como es y debe ser la España potencia marítima por su situación, por la de sus dominios ultramarinos y por los intereses generales de sus habitantes y comercio activo y pasivo, nada conviene tanto y en nada debe ponerse mayor cuidado que en adelantar y mejorar nuestra Marina."[73]

Entre 1769 y 1784, dirigió la construcción naval François Gautier, reemplazado por Romero Landa y Retamosa que continuó con los programas de sus antecesores. De ese modo, en la guerra contra Inglaterra de 1779, España pudo emplear 39 navíos y 13 fragatas; y, en 1788, cuando falleció Carlos III, la Real Armada contaba con 76 navíos de línea, 51 fragatas, 6 corbetas, 13 urcas, 15 jabeques, 10 balandras, 31 bergantines, 5 paquebotes, 2 lugres, 7 goletas, 5 pataches, 4 galeras, 4 galeotas y 75 lanchas cañoneras.

Ese mismo año "fue botado en El Ferrol el *Purísima Concepción*, de ciento doce cañones, el primero de una impresionante serie de buques de tres puentes construidos en Cuba y en Galicia, y se lanzó también una pequeña y curiosa serie de navíos de sesenta o sesenta y cuatro cañones, un tanto desfasada ya, que no llegan a compensar del todo las pérdidas de la guerra, pero que, en cierto modo, volvieron a equilibrar las fuerzas."[74]

En 1795 culminaron los años dorados de la Marina española. Las continuas guerras habían debilitado a España que difícilmente podía sostener los 110.000

73 Hernández Sánchez-Barba, Mario. Ob. Cit., p. 253

74 Ibidem, p.256

marinos activos existentes a la época; por esta razón, en 1799, un Consejo de Guerra de oficiales generales de la Armada, tuvo que proponer una drástica reducción del presupuesto naval. Los últimos ministros de Marina fueron: Pedro Valera de Ulloa (1795-1796), Juan de Lángara (1796-1799), Antonio Cornell (1799-1801), José Antonio Caballero (1801-1802), Domingo Pérez de Grandallana (1802-1805) y Francisco Gil y Lemos (1805-1808). El deterioro de la Marina de Guerra española culminó con el colapso ocasionado por la derrota en Trafalgar, el 21 de octubre de 1805. Terminó así la vida de la Marina ilustrada del siglo XVIII y el papel protagónico de España en el tablero geopolítico mundial[75].

La logística en la recuperación del poder naval español

Como la creciente demanda de maderas para la construcción naval en el proceso de recuperación del poder marítimo de España era muy superior a la capacidad de abastecerse de sus propios bosques, la corona tuvo que adquirir maderas de roble, pino y abeto, así como de productos como cáñamo, lino, brea y alquitrán, acudiendo a proveedores de las regiones del Báltico, los Balcanes y Cárpatos, que las despachaban desde varios centros de acopio ubicados en Croacia, Bulgaria y Rumania. La mayoría de ellos eran italianos, en particular, genoveses.

Otra fuente de aprovisionamiento de estos materiales de gran valor estratégico fueron sus territorios ultramarinos en América, de los que obtuvieron pino y maderas tropicales como cedro, caoba, guayacán, sabicú y yaba, provenientes de Nueva España, Cuba, Nicaragua, Guayaquil, Quillota y Nicaragua, "Lo que demuestra el gran valor de estas regiones en la estrategia naval adoptada por la Armada Real después del gobierno del secretario, marqués de la Ensenada (1743-1754)"[76]. En 1768 llegaron a Cuba, desde Cádiz, Francisco Mendoza y Joseph Chenar, con la misión de asegurar "…hasta 24 mil piezas de todas clases de árboles tumbados y labrados para la construcción de navíos desde 60 hasta 120 cañones"[77]. A partir de 1782 también proveyeron de maderas del Báltico varias compañías escandinavas que las transportaron a los departamentos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena, a donde llegaron, además, maderas de Prusia oriental y Rusia.

Según Reichert, las importaciones fueron escasas hasta 1739, crecieron sostenidamente hasta 1778 y tuvieron su auge hasta 1795. El mayor aprovisionamiento desde Nueva España se produjo entre 1782 y 1795, en particular en la región del actual estado de Veracruz de cuyo puerto se enviaba la madera a Cádiz y a La Habana. Desde los países bálticos "… en dichos periodos se registraron 479 embarcaciones con cargamento de madera para construcción naval, lo que

75 https://forum.paradoxplaza.com/forum/index.php?threads/desafio-en-el-mar-la-real-armada- española-en-el-siglo-XVIII.

76 Reichert, R. B. (2019), ¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? Un acercamiento a las estrategias de la marina real sobre los suministros de materias primas forestales provenientes del báltico y Nueva España (1754-1795). Espacio Tiempo Y Forma. Serie IV, Historia Moderna, (32), p. 73–102.

77 Ibidem

representa el 88,4% del total de los buques madereros (542) enviados del Báltico a España durante el siglo XVIII"[78].

En cuanto al modo de contratación y financiamiento de los abastecimientos, el fortalecimiento de la Armada se ejecutó mediante diversos procedimientos: compra y arriendo de buques, contratos con empresas para la construcción (asiento) y construcción por parte del Estado. Lo mismo sucedía en cuanto a la compra de otros bienes y servicios indispensables para alcanzar los objetivos trazados.

Consideran los historiadores que durante el imperio de la dinastía de los Habsburgo se privilegiaba la contratación con privados para todos los fines de desarrollo de las capacidades de las Fuerza Armadas. Este sistema se había debilitado con el advenimiento de los Borbones que fortalecieron las capacidades del Estado en los asuntos financieros y logísticos. Si hasta el siglo XVII estaba vigente un sistema completamente descentralizado, en el que prevalecían los intereses de contratistas privados y oligarquías regionales y locales, con la nueva dinastía el sistema comenzó a modificarse. Rafael Torres, citando a I. Thompson, concluye que: "…elegir entre administración y asiento era tomar una decisión acerca de la naturaleza misma del Estado. En el siglo XVIII esto se reconocía claramente"[79]. Sin embargo, de que, durante el reinado de Felipe II, el Estado había sido capaz de administrar directamente la provisión de los recursos militares, con posterioridad primó la contratación con empresas privadas.

La actitud de las autoridades del gobierno borbón era, en principio, contraria al sistema asientos; sin embargo, tuvieron que acudir reiteradamente al mismo por consideraciones prácticas, ante las deficiencias del sistema de administración directa. "Para el ministro Salazar era algo evidente: «cualquier hombre medianamente instruido no podrá de dejar de convenir en la máxima muy trivial de que nunca el rey debe meterse a agricultor, ni fabricante, ni mercader»". Además, por las urgencias de las demandas de la guerra "el problema no estaba entre «público» o «privado», sino en si se conseguía o no el producto demandado y en si la autoridad del rey se fortalecía o no."[80]

El Estado intentó varias veces asumir y centralizar la administración del suministro de víveres, encargando a los intendentes la totalidad de la gestión. En 1730 inició este procedimiento, pero pronto el sistema resultó inadecuado y se retornó a la gestión a través de contratistas privados, procedimiento que estuvo vigente hasta 1799 cuando se creó una 'Dirección General de Provisiones' que también fracasó. "…Desde aquel mismo punto comenzaron las escaseces, los apuros, la mala calidad de los géneros, los clamores, las quejas, y en suma el desorden absoluto y general de este ramo."[81]

78 Ibidem.

79 Torres Sánchez, Rafael. (2013). Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII, Universidad de Navarra, Ediciones Universidad de Salamanca, p. 161

80 Torres Sánchez, Rafael. Ob. Cit. pp.164-165

81 Ibidem

Algo que en la actualidad parecería insólito fue la privatización del reclutamiento de personal. El sistema de quintas y reclutas fue tan ineficaz e ineficiente que, para crear nuevos cuerpos de ejército "… el Estado borbónico necesitó acudir al sistema de asientos privados para crear los cuerpos militares que requería."[82]

En la provisión de pólvora, en 1760 solamente el 23% se producía en las fábricas reales, mientras que, en Nueva España el asiento fue el único sistema hasta 1767. En cuanto a la logística naval, la política general fue de administración directa, pero se tuvo que contratar con particulares la provisión de determinados elementos como armamentos y las anclas que fueron adquiridos a particulares; lo mismo sucedió con las maderas y cáñamos, como se explicó anteriormente.

Cuando en 1753 el marqués de Ensenada dispuso que se aplique la administración directa, esta tuvo corta vigencia porque "el remedio resultó peor que la enfermedad". No sucedía lo mismo en Inglaterra donde, "… sus políticas mercantilistas, sostenidas por un Estado fiscal-militar y una exitosa dirección de la guerra, permitieron a Gran Bretaña forjar un imperio global."[83]

Las guerras de España en el siglo XVIII

Guerra de Sucesión Española, 1702-1713

Como el rey Carlos II de España no podía tener descendencia, la posibilidad de una futura unión de Francia y España era vista con preocupación por las otras coronas europeas; por otra parte, en el campo interno, Aragón y Cataluña no estaban dispuestas a perder el alto grado de autonomía alcanzado en el sistema foral o federal de los austriacos y, por esta razón, respaldaban al archiduque Carlos, aspirante a la corona española por la casa de los Habsburgo.

Enfrentados a esta disyuntiva, Inglaterra, los Estados Generales de las Provincias Unidas y Francia firmaron, el 11 de octubre de 1698, en La Haya, el Primer Tratado de Partición sobre la sucesión a la Corona española; un Segundo Tratado de Partición, fue acordado en Londres, en marzo de 1700, por el cual se acordaba que la corona española correspondería a Carlos de Austria, mientras que las posesiones españolas en Italia pasarían a la corona francesa, a modo de compensación por su renuncia a los derechos sucesorios sobre el trono español. El Milanesado se entregaría al duque de Lorena. Esto habría significado la desintegración del imperio español.

En 1701, representantes de Austria, Inglaterra, las Provincias Unidas, Prusia y la mayoría de los estados alemanes firmaron un Tratado acordando la conquista de los Países Bajos españoles, Milán, Nápoles y Sicilia. Gran Bretaña y Holanda, además, aspiraban a controlar la navegación y comercio con las colonias españolas

82 Ibidem, p. 166

83 Ibidem, p.179

en América. Los objetivos comunes eran: evitar la unificación de Francia y España bajo un mismo rey; que los franceses se apropien de las colonias españolas y "… asegurar a los súbditos de Su Majestad Británica y de las Provincias Unidas los privilegios comerciales que disfrutaron en todos los Estados españoles bajo el difunto rey"[84].

Era evidente que las negociaciones se orientaban a la manera de repartirse los despojos de una debilitada España. El propio Luis XIV reconoció en una carta a Amelot, su embajador en la Corte española: "el principal objeto de la presente guerra es el comercio con las Indias y la riqueza que produce". Con este fin, envió, en apoyo de su nieto Felipe V, a un grupo de asesores destinados a ocupar los puestos claves en la administración para consolidarlo en el gobierno, a la vez que para asegurar a los comerciantes franceses condiciones de privilegio en el acceso a los mercados coloniales hispanos.[85]

La guerra inició en 1702. En 1703 se sumaron a la alianza con Austria, Portugal y el ducado de Saboya; a finales de ese año, el emperador Leopoldo I proclamó a su segundo hijo, el archiduque Carlos de Austria, como "Rey Carlos III de España" a quien reconocieron inmediatamente Inglaterra y Holanda. Carlos desembarcó con sus tropas en Lisboa, el 4 de mayo de 1704, "… y emprendió la conquista con la ayuda de un partido austriaco al que se sumó una legión de descontentos, especialmente aragoneses, catalanes y valencianos, a los que el Borbón había recortado sus privilegios forales y había aumentado los impuestos. También se le unieron buena parte de la nobleza y la Iglesia, por los mismos motivos: huir del Borbón que pretendía limitar sus tradicionales sinecuras y privilegios…"[86]

Portugal fue beneficiado por el Tratado de Methuen por el que se eliminó las restricciones a la entrada de lana inglesa a su territorio a cambio de privilegios arancelarios a sus vinos frente a los de Francia. Según Mahan, este tratado "… dio a Inglaterra el monopolio práctico del comercio portugués, y el envío del oro de Brasil a través de Lisboa a Londres."[87]

La guerra de Sucesión evolucionó hasta convertirse en una guerra civil entre borbónicos de la corona de Castilla, y austracistas de la corona de Aragón. En Cataluña, dos nobles, Doménech Perera y Antoni de Peguera, firmaron con Inglaterra en 1705 el Pacto de Génova, con el que los británicos se comprometían a armar a Cataluña y a proteger sus privilegios a cambio de su apoyo al archiduque Carlos quien desembarca en Barcelona donde las Cortes, reunidas en 1706, lo reconocen como rey.

"Mientras tanto, Felipe V pone sitio a Barcelona. El 25 de abril de 1707, Felipe V derrota a los aliados en la batalla de Almansa y ocupa el reino de Valencia.

84 Mahan A.T. (1898). La influencia del poder marítimo en la historia 1660-1783. Armada de los Estados Unidos. Decimoquinta edición. Boston: Litle, Brown y Compañía, p.183

85 Baudot Monroy, María. Ob. Cit., p.8

86 Eslava Galán, Juan. Ob. Cit., p.305

87 Mahan A.T. p. 186

La ocupación de Aragón y Valencia significa prácticamente el fin de la corona de Aragón, abolida definitivamente con la caída de Barcelona en 1714."[88]

En 1713 se firmó el Tratado de Utrecht que puso fin a la Guerra de Sucesión. El costo del reconocimiento de Felipe V como rey de España, fue abrumador: Supuso el final de la presencia de España en Italia: Nápoles, Cerdeña y Milán, que le pertenecían desde los siglos XIV y XV, pasaron al Imperio Austríaco; Sicilia, parte de la corona de Aragón desde 1282, pasó al duque de Saboya. Con Menorca y Gibraltar en manos británicas e Italia en manos austriacas, España se quedó desprovista de la menor influencia en el Mediterráneo, razón de la agresiva política exterior de Felipe V durante el resto de su reinado, en busca de recuperar Italia y Gibraltar.

Inglaterra obtuvo, además de Gibraltar y Menorca, el derecho a comerciar con las Colonias españolas, mediante el despacho de un navío de permiso anual de 500 toneladas durante 30 años, con destino a Veracruz o Portobelo; se aseguró, además, el monopolio en el comercio de esclavos. A partir de entonces, reemplazaron a los franceses en la navegación por las rutas coloniales y en la explotación fraudulenta de los mercados americanos.

Relata Mahan: "Las demandas hechas por Inglaterra, como condiciones de paz en 1711, mostraron que se había convertido en una potencia marítima en el sentido más puro de la palabra, no solo de hecho, sino también en su propia conciencia… y, finalmente, los tratados de comercio con Francia y España, y la concesión del monopolio del comercio de esclavos con la América española, conocido como el Asiento, que España había dado a Francia en 1701."[89]

En marzo de 1714, el emperador austriaco Carlos VI firmó la paz de Rastadt, con Luis XIV de Francia, a espaldas del rey de España, con lo que Cataluña quedó sola para defenderse del ataque borbón; las tropas de Felipe V, al mando del duque de Berwick, superaban los 35.000 infantes y 5000 de caballería, mientras que Barcelona se defendía sólo con 5000 hombres. La enorme diferencia de poderes militares permitió que el 11 de septiembre de 1714, 20.000 hombres se tomen la ciudad y Cataluña pierda una soberanía de la que había gozado por más de ocho siglos. "Como punto final, el 16 de enero de 1716 se promulga el Decreto de Nueva Planta, que elimina las antiguas instituciones catalanas e implanta unas nuevas."[90]

Guerra contra la cuádruple alianza 1717-1721

En 1715 falleció el rey Luis XIV; el sucesor, su biznieto Luis XV, tenía solamente 5 años, por lo que se debía nombrar un regente hasta que llegue a la mayoría de edad al cumplir 13 años y 1 día. El Parlamento de París nombró regente del reino al duque de Orleans, el 2 de septiembre de 1715, a cambio de que se restituya a

88 Agusti, David. (2002), Historia Breve de Cataluña, Ed. Silex, Madrid, p.91

89 Majan, A.T. Ob. Cit., p.195

90 Agusti, David, Ob. Cit., p.96

los parlamentarios el 'derecho de protestas' suprimido por Luis XIV con el fin de fortalecer su poder absoluto.[91]

El regente buscó una aproximación con Inglaterra, sobre la base de hacer respetar los mandatos del Tratado de Utrecht y evitar el surgimiento de un competidor fuerte en el contexto geopolítico de Europa. En 1716 se firmó el Tratado anglo-francés previo a la Triple Alianza acordada el 14 de enero de 1717, con la incorporación de las Provincias Unidas. Era una respuesta contundente al rechazo de los tratados de Utrecht y Rastatt por parte del rey de España, y a su intención de recuperar los territorios italianos para situar en ellos a los hijos de Isabel Farnesio.

A inicios de 1717 José Patiño, nuevo intendente de Cádiz inició los preparativos para la guerra, con la fachada de que se trataba de una expedición contra los turcos, cuando, en la realidad, la flota se dirigió a ocupar Cerdeña. De allí intentó recuperar Sicilia. El 1 de julio de 1718, las tropas españolas desembarcaron en Siracusa y capturaron Palermo. El imperio austríaco, Inglaterra, Francia y Saboya firmaron en Londres la Cuádruple Alianza, el 2 de agosto de 1718. Inglaterra declaró la guerra a España en diciembre del mismo año y Francia en enero de 1719. Iniciado el enfrentamiento, el 11 de agosto la escuadra española fue derrotada por la británica en la batalla de Cabo Passaro; en abril de 1719, el ejército francés invadió España por los Pirineos, con lo que Felipe V tuvo que ordenar la evacuación de Sicilia y Cerdeña. Inmediatamente después, el reino de Gran Bretaña mandó una expedición contra la costa gallega para destruir los astilleros de Marín y Vigo.

Los posteriores ataques anfibios de fuerzas inglesas contra Galicia y de tropas francesas al País Vasco y Cataluña, así como la destrucción de los astilleros del Cantábrico y todos los navíos de guerra que allí se estaban construyendo, fue "la contundente respuesta de las potencias europeas unidas en la Cuádruple Alianza para evitar el rompimiento del equilibrio pactado en Utrecht por parte de Felipe V y castigar a su ministro."[92]

Nuevamente la gran beneficiada fue Inglaterra. El primer ministro británico Robert Walpole comentaba: "Las ventajas de esta paz aparecen en la adición hecha a nuestra riqueza; en las grandes cantidades de lingotes acuñados últimamente en nuestra Casa de la Moneda; por el gran aumento de nuestro transporte marítimo empleado desde la paz, en la pesca y en las mercancías; y por el notable crecimiento de las aduanas sobre las importaciones, y de nuestras manufacturas, y el crecimiento de nuestro país sobre la exportación."[93]

La guerra Anglo-Española 1727-1729

España no cejaba en su aspiración de recuperar Gibraltar y Menorca, así como la sucesión española en los ducados italianos. España y Austria buscaron

91 . Este derecho permitía a los parlamentos provinciales discutir un edicto real y negarse a registrarlo si lo consideraban contrario a las leyes y a los intereses del Reino

92 Baudot Monroy, María. p. 25

93 Mahan A.T. p.198

una negociación directa, dejando al margen a Inglaterra y Francia. Los soberanos firmaron en Viena el Tratado de Paz y Amistad y el Tratado de Alianza Defensiva, el 30 de abril de 1725. Al día siguiente, se firmó el Tratado de Comercio y de Navegación por el cual España concedía a Austria los mismos privilegios que había acordado con Gran Bretaña y Holanda en 1713. Finalmente, el 5 de noviembre, acordaron el 'Tratado muy secreto de amistad y alianza' que los comprometía a brindarse mutua ayuda militar en caso de guerra.

Tras conocer sobre la firma del Tratado de Viena, Gran Bretaña y Francia consideraron que éste era un intento de desconocer lo establecido en la Paz de Utrecht y firmaron el 3 de septiembre el Tratado de Hanover, junto con Prusia. Se adhirieron posteriormente a la denominada Liga de Hanover, las Provincias Unidas, Dinamarca y Suecia. Gran Bretaña desplegó su flota y capturó buques españoles sin una previa declaración de guerra.

Felipe V planteó la nulidad del artículo 10 del Tratado de 1713 y reclamó a Gran Bretaña la devolución de Gibraltar. El Parlamento británico ratificó la soberanía sobre Gibraltar el 17 de enero de 1727. Inmediatamente la Armada inglesa procedió al bloqueo de Portovelo en Panamá que resultó en un desastre. Por parte de España, el Ejército puso sitio a Gibraltar, pero tras cuatro meses de intentos fallidos de conquistarlo, se retiraron con más de 1.400 bajas. España, por su parte, operó en el Canal de la Mancha capturando cinco buques mercantes ingleses a los que condujeron hacia la bahía de Cádiz.

En esas circunstancias, tanto el Papa como el rey de Francia y el emperador de Austria presionaron al Felipe V para que acepte un armisticio que culminó con el Tratado de Sevilla de 9 de noviembre de 1729, por el cual Gran Bretaña conservaba el puerto de Mahón en la isla de Menorca, el Peñón de Gibraltar y los privilegios comerciales; a cambio, se reconoció a favor del rey Felipe V la sucesión del infante Carlos (futuro Carlos III de España) a los ducados de Parma y Piacenza.

Guerra de sucesión polaca 1733-1738

En 1731, el rey español ordenó la reconquista de la plaza de Orán, puerto ubicado al noreste de Argelia. 30.000 efectivos y 500 naves zarparon de la rada de Alicante y lograron cumplir la misión en 1732, asegurando para España una posición clave para el control comercial del Mediterráneo. Al año siguiente se desató la guerra de sucesión polaca, que duró hasta 1738. Fue una guerra de alcance europeo a la vez que una guerra civil por la sucesión a Augusto II como rey de Polonia y Lituania; un nuevo enfrentamiento entre la dinastía de los Borbones y la de los Habsburgo, para algunos historiadores, una continuación de la Guerra de sucesión española.

Se enfrentaban los partidarios de Federico Augusto II, elector de Sajonia contra los partidarios de Estanislao I Leszczynski. El primero contaba con el apoyo del imperio ruso y del Sacro Imperio Romano Germánico; el segundo, con el de

Francia, Baviera, el Ducado de Saboya, el Reino de Cerdeña y España. Francia ingresó al conflicto, mediante la firma el 7 de noviembre de 1733 del 'Primer Pacto de Familia' entre Felipe V y Luis XV.

Victoriosas esta vez las fuerzas francesas en el norte y las españolas en el sur, Austria aceptó la Pragmática Sanción, según la cual María Teresa I de Austria, casada con Francisco III de Lorena asumiría el poder a cambio de varias concesiones. El Tratado de Viena firmado en 1735 y ratificado en 1738, puso fin al conflicto. En consecuencia, Augusto III confirmó su reinado en Polonia, Estanislao recibió el ducado de Lorena desvinculada así de los Habsburgo, Francia amplió su frontera hacia el río Rin y consolidó sus posiciones en Alsacia. Francisco de Lorena, esposo de María Teresa, recibió el Gran Ducado de Toscana, y España el reconocimiento del infante Carlos como rey de Nápoles con el nombre de Carlos VII.

La Guerra del Asiento 1739-1748

Con la firma del Tratado de Utrecht, España reconoció el derecho de Inglaterra de 'asentar' en monopolio 144 mil esclavos en las costas de América. Este privilegio estuvo en vigencia hasta 1753, cuando se firmó el Tratado de Aquisgrán, liberando este infame comercio. Con este fin, Felipe V aceptó que Inglaterra pueda enviar cada año hasta los dominios españoles 500 toneladas de mercancías, en un navío denominado de permiso o de asiento, aunque en realidad, gracias a distintas tretas, se transportaba diez veces esa cantidad. Además, naves de piratas y corsarios ingleses, holandeses y franceses transportaban abiertamente mercancías y esclavos.

Considera Mahan que, el sistema de comercio de España con sus colonias, tan estrecho y restringido tuvo como consecuencia el surgimiento de "…un gran comercio de contrabando en todas sus posesiones americanas, llevado a cabo principalmente por los ingleses, que hicieron que su tráfico legal por el Asiento y el barco anual sirvieran también al comercio ilegal, o al menos no autorizado". Afirma también que el sistema era beneficioso para gran parte de los colonos que lo alentaban y las autoridades coloniales que muchas veces se confabulaban con él; aunque "… hubo súbditos españoles que vieron perjudicado su propio negocio por el uso y abuso de los privilegios ingleses, y el gobierno nacional sufrió tanto en el bolsillo como en el orgullo por estas evasiones."[94]

España reaccionó en 1717 creando el Virreinato de Nueva Granada para defender mejor los puertos de 'Tierra Firme' y ejerciendo el 'derecho de visita' a los barcos de 'asiento', para comprobar que las regulaciones eran respetadas. Esta fue la causa del agravamiento del conflicto con los británicos. El Parlamento inglés planteó una respuesta armada. El pretexto surgió de la actitud del capitán de guardacostas español Juan León Fandiño quien interceptó un buque inglés, cortó la oreja de su capitán y lo liberó con un audaz mensaje: "Ve y dile a tu rey que lo mismo le haré si a lo mismo se atreve". La guerra se declaró el 23 de octubre de

94 Mahan A.T. Ob. Cit., p.218

1739. Tres meses antes había partido el almirante Vernon con una escuadra de nueve navíos para atacar posiciones españolas en el Caribe. Francia y los Países Bajos participaron a partir de 1744.

Relata Mahan que la primera expedición comandada por el almirante Vernon capturó Portobelo y se apoderó de una suma insignificante de dinero. Regresó a Jamaica, donde recibió refuerzos tanto de navíos como de 12 mil soldados y con ellos operó contra Cartagena y Santiago de Cuba, en 1741 y 1742 respectivamente, "… pero en ambos se produjeron fracasos miserables."[95]

Vernon contaba con 186 naves y 26 000 efectivos, cuando puso sitio a Cartagena que se defendía apenas con 3.500 hombres y 6 buques de la guarnición virreinal. Lanzó ataques sucesivos en los meses de marzo y abril que le permitieron capturar los fuertes ubicados a la entrada de la bahía. Animado por este éxito inicial, informó a su gobierno de un triunfo inminente. "Londres exulta de júbilo y acuña unas medallas conmemorativas. «El orgullo español humillado por el Almirante Vernon», dice la divisa de la medalla"[96]; sin embargo, la resistencia española es tenaz y los ingleses se ven obligados a levantar el sitio el 27 de abril. Fue tal el fracaso de los planes de invasión, que en 1743 cayó el gobierno inglés, encabezado por el primer ministro Robert Walpole.

Fernando Mayorga refiere que, una vez perdidas las Antillas Menores y las Guayanas a manos de los ingleses, franceses y holandeses, España optó por un sistema de puertos fortificados, a manera de un polígono de protección y de bases para sus buques.

"En la derrota de la Escuadra de Vernon se contaba con nuevas disposiciones legales (Reglamento para la guarnición de la Plaza de Cartagena de Indias, Castillos y Fuertes de su jurisdicción, y las Ordenanzas sobre deserción, de aplicación en todos los reinos de América) y fuerzas terrestres en número de 6.600 hombres a las que había que sumar la Artillería y las naves de guerra ubicadas en la bahía."[97]

Tampoco fue exitoso el resultado de la expedición liderada en 1740 por el almirante Anson que recibió la misión de llegar al Pacífico cruzando por el cabo de Hornos. Enfrentados a la amenaza, los virreyes de Lima y Santa Fe pusieron en alerta a sus provincias. "En Quito se levantaron compañías militares; Guayaquil se puso en armas y el mismo presidente Araujo marchó a la cabeza de la gente que bajó de la Sierra para fortificar la Costa…"[98]

La guerra de sucesión austríaca (1740-1748)

La parte final de la Guerra del Asiento enrocó con este nuevo conflicto armado europeo que inició por el intento de declarar ilegible a María Teresa para suceder a su padre Carlos VI en las diversas coronas que ostentaba. Participaron Francia,

95 Ibidem, p. 232

96 Hernández Sánchez-Barba, Mario. Ob. Cit., p.247

97 Mayorga, Fernando. Las milicias en la Colonia. http://www.banrepcultural.org/ blaavirtual/revistas/

98 González Suárez, Federico. Ob. Cit., p. 1046

Prusia y Baviera contra Gran Bretaña, la República Holandesa, el reino de Cerdeña y el Electorado de Sajonia. España se sumó con el objetivo de restablecer su influencia en el norte de Italia, en el marco de los compromisos del 'Segundo Pacto de Familia'.

La guerra terminó con la firma del Tratado de Aquisgrán, firmado el 18 de octubre de 1748. El gobierno francés se comprometió a evacuar los Países Bajos Austríacos y algunas plazas holandesas, devolver Madrás, en la India, a los británicos, a cambio de recibir la fortaleza de Louisburg en Canadá; la emperatriz María Teresa I de Austria cedió los ducados de Parma, Piacenza y Guastalla, en el norte de Italia, a Felipe, hijo del rey Felipe V de España e Isabel de Farnesio. Otros territorios del oeste de Lombardía fueron entregados al rey Carlos Manuel III de Saboya y Cerdeña. Posteriormente, el 5 de octubre de 1750, España y Gran Bretaña acordaron la eliminación del Derecho de Asiento a cambio de una indemnización de 100.000 libras.

La guerra de los 7 años (1756-1763)

Fernando VI, conocido como 'el *Prudente',* inició su reinado en 1746. Fue un buen monarca, reconocido por su rectitud de carácter y por saber seleccionar adecuadamente a sus colaboradores. Destacaron entre ellos el marqués de la Ensenada y José de Carvajal. Durante su reinado defendió la paz y la neutralidad frente a Francia e Inglaterra, lo cual le permitió dedicar sus esfuerzos a reformas del sistema impositivo y con los acrecentados ingresos, al fomento de la construcción de caminos, canales y puertos, además de fortalecer el poder naval. Cuando los portugueses intentaron controlar el estuario del río de la Plata, en 1759, logró una solución negociada. Murió ese año sin dejar descendientes y le sucedió su hermanastro Carlos III.

El nuevo rey mantuvo la política de paz de su antecesor durante los tres primeros años de su mandato; sin embargo, eran tantas y tan abusivas las provocaciones inglesas, que se vio obligado a la firma del 'Tercer Pacto de Familia', con el gobierno de Luis XV. Un año después iniciaron las hostilidades con Inglaterra y Portugal. "Mientras las tropas españolas invadían el reino vecino y se apoderaban en América de la colonia del Sacramento, los ingleses conseguían adueñarse, después de laboriosas operaciones, de La Habana y de Manila."[99]

Con Carlos III inició una época de gran progreso para España. Se le ha calificado como uno de los 'déspotas ilustrados' de Europa. Después del 'Motín de Esquilache', nombró para que ocupe la presidencia del Consejo de Castilla, al conde de Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, quien, con el apoyo de otros ilustrados como Campomanes y Floridablanca, pudo mantener el espíritu de la reforma, consolidar la autoridad real y sostener la paz. En política exterior mantuvo el objetivo de recuperar Gibraltar y Menorca.

99 Hernández Sánchez-Barba, Mario. Ob. Cit., p. 249

Conforme al relato de Mario Hernández, los problemas en Europa se agravaron a partir de 1755 porque el almirante Boscawen atacó un convoy naval francés, apresó dos buques de guerra y un gran número de navíos mercantes de ese país. Cuando, en mayo de 1756, Francia declaró la guerra a Inglaterra, Sir William Pitt, "revelándose como el más importante ministro de la guerra de toda la historia inglesa… consiguió transmitir su agresividad al Parlamento, con sus ideas francófobas, hasta constituir un nuevo gobierno adicto a sus ideas."[100]

En esta larga y sangrienta guerra participaron las principales potencias del siglo XVIII y varias de sus colonias en Asia, América y África. Las principales causas del conflicto armado fueron la disputa por el control de la región de Silesia entre el reino de Prusia y el imperio austríaco; la rivalidad entre Francia y Gran Bretaña por el control del comercio mundial y de las posesiones ultramarinas en la India y América del Norte; la voluntad de Gran Bretaña de debilitar el imperio colonial español; el deseo de Rusia y Suecia de frenar la expansión de Prusia en las costas del mar Báltico; y, la rivalidad entre España y Portugal por el control de ambas márgenes del Río de la Plata y de la región de las misiones jesuíticas.

En el bando liderado por Gran Bretaña se alinearon Portugal, Hannover y otros Estados alemanes, Suecia, Nápoles, Piamonte-Cerdeña, el reino de Sajonia, Rusia y el Imperio mogol; junto a Francia, Austria y España.

Según Mahan: "… de todas las potencias, España arriesgó más por una guerra. Inglaterra tenía entonces ciento veinte barcos de línea en comisión, además de los que estaban en reserva, tripulados por setenta mil marineros entrenados y endurecidos por cinco años de guerra constante a flote, y enrojecidos por la victoria. La armada de Francia, que contaba con setenta y siete barcos de línea en 1758, perdió como premios a los ingleses en 1759 veintisiete, además de ocho destruidos y muchas fragatas perdidas; De hecho, como se ha visto, sus propios escritores confiesan que la marina estaba arruinada, raíz y rama."[101]

La guerra finalizó con la firma del Tratado de París (1763). Francia debió entregar a España la Luisiana, al oeste del río Misisipi, junto con Nueva Orleans y ceder a Gran Bretaña, Senegal, Canadá, la Luisiana oriental, casi todas sus colonias en la India y las islas de Menorca, Dominica, Granada, San Vicente y Tobago; España, además de incorporar la Luisiana occidental, recuperó La Habana y Manila aunque debió entregar la Florida a Gran Bretaña y la Colonia del Sacramento, Santa Teresa y San Miguel a Portugal; Gran Bretaña fue la más beneficiada, pues, además de las ganancias territoriales, se hizo del control del comercio mundial y con ello de las materias primas y los mercados coloniales que impulsaron la Revolución industrial.

Mahan considera que si España participaba desde el inicio del conflicto podría haber cambiado el curso de la guerra, pero lo hizo demasiado tarde ya solamente para compartir desgracias.

100 Ibidem, p.235

101 Ibidem, p.271

"La conquista de La Habana había interrumpido en gran medida las comunicaciones entre las ricas colonias americanas de España y Europa. La reducción de las Islas Filipinas ahora la excluyó de Asia. Los dos juntos cortaron todas las avenidas del comercio español y cortaron toda relación entre las partes de su vasto pero desconectado imperio.[102]

El tratadista considera que España: "... no contaba aquí más que un peso muerto; e Inglaterra tenía demasiado en sus manos para atacarla. El único punto en América donde las armas españolas se hicieron sentir fue en la gran región al este del Mississippi, entonces conocida como Florida, que, aunque en ese momento era una posesión inglesa, no se unió a la revuelta de las colonias.[103]

En esta larga y sangrienta guerra perdieron la vida 400.000 personas entre civiles y militares.

Conflictos de fines de siglo

En 1768 un nuevo problema se escenificó en el Atlántico Sur, pues Inglaterra ocupó las islas Malvinas de soberanía española. Cuando Carlos III solicitó el apoyo de Francia para defender por las armas la posesión del archipiélago, la respuesta fue negativa; sin embargo, los ingleses abandonaron las islas voluntariamente y el asunto quedó zanjado.

En 1776 España envió una expedición al Río de la Plata, al mando de Pedro de Ceballos, nombrado primer virrey de Buenos Aires. Las embarcaciones comerciales iban protegidas por una escuadra de seis navíos, al mando de Bernardo de Tilly de cuestionable actuación, pues "... perdió el *San Agustín* y no atacó a una escuadra anglo-portuguesa que estuvo a su alcance"[104]. A pesar de ello, la campaña del virrey fue brillante y permitió llegar a la paz con la firma del Tratado de San Idelfonso, en 1777. El inicio de la Guerra de la Independencia de Estados Unidos obró para que Inglaterra no intervenga en esta contienda a favor de Portugal.

Entre las obligaciones de las dos coronas, conforme al citado tratado, se encontraba la de enviar comisarios para el proceso de demarcación. El virrey de Nueva Granada organizó la 'Comisión del Marañón' compuesta por Ramón García León y Pizarro, primer comisario; ingeniero militar Francisco de Requena y Herrera, ayudante; capitán de milicias Felipe de Arechua, segundo comisario; Apolinar Diez de la Fuente, astrónomo; teniente Juan Manuel Benítez, tesorero; sargento mayor Joaquín Fernández del Busto; dos cadetes, un cirujano, un capellán, un secretario, un dibujante, 5 cabos, 45 soldados, 24 trabajadores en varios servicios y 189 indígenas. El 10 de agosto de 1780 partió la cuarta comisión al Marañón, al mando de Francisco de Requena, con dirección a San Joaquín de Omaguas, la capital amazónica de Maynas. Requena fue con el nombramiento de gobernador.

102 Ibidem, p.275

103 Ibidem, p. 297

104 Hernández Sánchez Barba Mario, Ob. Cit., p.253

En 1778, se enfrentaron nuevamente Francia e Inglaterra. Las operaciones se realizaron en el teatro del Caribe (1778-1779) y en el de las Indias Orientales (1778-1780). España participó en la guerra desde el año de 1779. Los planes franco-españoles estaban diseñados para invadir el territorio inglés. "Una escuadra franco-española debía asegurar el control del Canal de la Mancha durante algún tiempo, y una flota de transporte debía llevar al ejército de una a otra orilla para comenzar el ataque por Port Now."[105] Para España su objetivo principal seguía siendo la recuperación de Gibraltar al que sometido a un sitio que duró tres años. "Una vez más, la iniciativa concentró y consumió enormes esfuerzos, durante más de tres años, con resultados modestos a pesar de los alardes realizados."[106]

En 1780, Gran Bretaña declaró la guerra a las Provincias Unidas por el apoyo brindado a las colonias rebeldes de Norteamérica que luchaban por su independencia; En 1781 Matías de Gálvez, presidente de la Audiencia de Guatemala expulsó a los ingleses de Honduras y Campeche; su hijo capturó Pensacola asegurando la posesión de la Florida; Cagigal ocupó las Bahamas y los franceses recuperaron sus diferentes islas del Caribe. Las operaciones para conquistar Jamaica fracasaron. La paz se firmó en 1783. España recuperó las Bahamas y mantuvo La Florida y la isla de Menorca.

"Casi por primera vez, el golfo de México quedaba completamente en manos españolas, por cuanto no se devolvió la Luisiana a Francia... la sensación es de victoria, aunque dos objetivos importantes -Gibraltar y Jamaica- no hayan podido ser alcanzados..."[107]

El 14 de diciembre de 1788, murió Carlos III y asumió el trono su hijo Carlos IV.

> "...fue un príncipe dotado de ánimo recto y bondadoso, cual había sido su padre; de muy sana intención, deseoso del bien de su pueblo, muy digno de aprecio por estas y otras prendas personales de que estuvo adornado. Pero con tan buenas cualidades se hallaban juntos graves defectos: era tímido, irresoluto, indolente, falto de previsión. No se determinaba sino por el juicio de otros (...) Esposo tierno y complaciente, nunca vio sino por los ojos de la reina, a cuyas voluntades obedeció con constante docilidad."[108]

Las guerras contra la Revolución Francesa

En 1789 se produjo la Revolución Francesa. En 1792 las potencias europeas declararon la guerra a Francia. En España, el ministro Floridablanca planteó la necesidad de establecer un cordón sanitario en la frontera de los Pirineos. Como era de esperarse, la ejecución de Luis XVI escandalizó a todas las monarquías. En

105 Hernández Sánchez-Barba, Mario. Ob. Cit., p. 226

106 Ibidem

107 Ibidem, p.256

108 Muriel, Andrés. Historia de Carlos IV. Madrid, 1959, p. 136

respuesta, Francia declaró la guerra a España en 1793 y 16.000 tropas peninsulares penetraron en el Rosellón, defendido por 8.000 franceses que para 1794 llegaron a 47.000. El general Ricardos, al mando de la operación logró oponerles unos 27.000 efectivos, con los que obtuvo algunos éxitos tácticos, logrando la toma de Bellaguarda y la victoria de Trouillas y causándoles 6.000 bajas frente a solamente 2.000 de su fuerza.

Lastimosamente para los españoles, falleció el general Ricardos y la moral de las tropas decayó. Los franceses invadieron Catalunya, penetraron en Navarra y Gipuzkoa, sin enfrentar casi resistencia. Asumió el mando el general Urrutia y las fuerzas españolas pasaron a la contraofensiva, alcanzando una sonada victoria en Pontós, el 11 de junio de 1795. Como resultado, los dos Estados aceptaron negociar la Paz de Basilea del 22 de julio. Francia devolvió a España los territorios ocupados, mientras que recibía una parte de la isla de Santo Domingo, en América.

La Guerra de la Primera Coalición (1792-1797)

Los monarcas absolutistas de Europa se coaligaron contra la revolución. Entre estas, Austria, Prusia, Gran Bretaña, la República Holandesa, España y otras. Tras la victoria francesa en la batalla de Valmy, se declaró la República y los revolucionarios ejecutaron al rey. Los franceses, utilizando una abrumadora superioridad numérica, gracias a la leva en masa, hicieron retroceder a los ejércitos aliados. Las potencias europeas empezaron a abandonar la Coalición hasta que el Tratado de Campo Formio, firmado en octubre de 1797, dejó a Gran Bretaña sola contra Francia. Por su parte, Carlos IV y sus ministros sucesivos Floridablanca, Aranda y Godoy se encontraron aislados entre dos peligrosos enemigos, la Francia revolucionaria y la Gran Bretaña dispuesta a arrebatarle su imperio.

La Guerra de la Segunda Coalición (1798-1802)

Participaron el Reino Unido, el Sacro Imperio Romano Germánico, el Imperio ruso, el Imperio otomano, el Reino de Portugal, el Reino de Nápoles y Sicilia y los Estados papales. En 1798 Napoleón inicio la expedición a Egipto. En su ausencia, fuerzas realistas depusieron al gobierno cantonal de Berna, provocando la invasión francesa con el apoyo de los suizos republicanos. En el norte de Italia fuerzas rusas empujaron a los franceses hacia los Alpes, pero Masséna los derrotó en Zúrich y tuvieron que abandonar la coalición

En Alemania, el archiduque Carlos acometió a los ejércitos revolucionarios que retrocedieron hasta el río Rin. A finales del año 1799 regresó Napoleón y asumió el poder total en Francia, reorganizó sus ejércitos y los condujo a la batalla de Marengo en Italia derrotando a las tropas austriacas en junio de 1800. En Alemania también triunfaron los franceses, obligando al archiduque Carlos a firmar un armisticio. Los tratados de Lunéville y de Amiens pusieron fin a este período de las guerras europeas contra la Revolución francesa.

Relata Mahan: "… tras la firma del tratado de San Ildefonso de 1796, España abandonó la Primera Coalición y se alió con Francia… Mientras que Gran Bretaña estaba así avergonzada por la dificultad de mantener su control sobre sus bases navales, que eran el elemento defensivo de su fuerza naval, su poder naval ofensivo, su flota, se vio amenazada por el crecimiento de la navegación armada de Francia y España, que ahora la enfrentaba en el campo que había reclamado como propio, con una fuerza militar organizada de igual o superior fuerza material."[109]

A partir de la alianza con Francia, la política exterior española quedó supeditada a Napoleón. En 1801, Godoy dirigió la invasión de Portugal y, luego de varias victorias firmó la paz, lo que para Bonaparte constituyó una traición y le llevó a pensar en colocar un gobernante suyo en el trono español. La aniquilación de la flota española en Trafalgar, el 21 de octubre de 1805 cambió el interés del emperador francés por mantener la alianza. En 1807 invadió Portugal, para lo cual obtuvo de Carlos IV la firma del Tratado de Fontainebleau, por el que se permitía la entrada de sus tropas en la Península Ibérica.

El secuestro de la familia real española por parte de Napoleón culminó en marzo de 1808 con la abdicación a su favor de sus derechos a la corona por parte de Carlos IV y su hijo Fernando. Los españoles formaron varias Juntas de Gobierno y enviaron diputados a Londres para pedir su apoyo. El l4 de julio de 1808 se proclamó la paz entre España y Gran Bretaña. Finalmente, en septiembre, se constituyó en Aranjuez la Junta Suprema Central para gobernar España y América en nombre de Fernando VII.

El 4 de enero de 1809, la Junta suscribió un tratado de alianza con Gran Bretaña para combatir a Francia. En enero de 1810 la Junta fue reemplazada por una regencia formada por cinco personalidades, que gobernó España hasta el retorno de Fernando VII, en mayo de 1814. Para entonces, el proceso independentista en la América española era irreversible.

Conclusiones

El siglo XVIII marcó el nacimiento de un nuevo orden geopolítico mundial. España cedió el liderazgo europeo mantenido durante dos siglos a Gran Bretaña y Francia. Un resultado directo de esa situación de la metrópoli peninsular fue la independencia de sus colonias americanas que pasaron a una nueva relación de dependencia poscolonial, con el imperio británico. Canning, presidente de la Cámara de los Comunes, escribió en 1824: "La cosa está hecha; el clavo está puesto (…) la América Española ya está libre; y si sabemos dirigir bien nuestros negocios, será británica".

Durante el siglo XVIII, los reyes de la dinastía borbónica intentaron sostener la posición de gran potencia de España, con resultados generalmente adversos. Su alianza con Francia le fue fatídica, frente a Portugal que oportunistamente se

109 Mahan, A.T. Ob. Cit., p.42

alineó con Inglaterra. Por esta razón, el mapa sudamericano cambió radicalmente a favor del futuro Imperio del Brasil. En todo este proceso, la lucha se centró en el control de las líneas de comunicaciones marítimas y fue en el dominio del mar que se decidieron los grandes asuntos de la geopolítica global.

En el siglo XVIII se modificó también, de una manera radical, la geopolítica suramericana. Conforme a los intereses geoestratégicos de la Metrópoli, se crearon dos virreinatos que disminuyeron la importancia que tuvo Perú en los siglos anteriores, sembrando semillas de discordia entre los países independizados que pesan hasta estos días; las colonias lusitanas se fortalecieron y, en la costa del Pacífico Sur, emergió como un importante puerto y astillero la ciudad de Guayaquil, cuya posesión estuvo a punto de perjudicar la campaña independentista de la alianza colombo peruana.

La lucha por el control del mar en las Indias Occidentales durante el siglo XVIII

Capitán de Fragata Galo Andrade Daza
Coronel Galo Cruz Cárdenas

"[…] la historia del poder marítimo, si bien abarca en su amplio alcance todo lo que tiende a hacer grande a un pueblo en el mar o junto al mar, es en gran medida una historia militar" A.T. Mahan[1]

Estudio introductorio

El almirante de la Mar Océana

El descubrimiento de América marca el inicio de la Edad Moderna, un hito en la historia de la humanidad que tiene naturaleza marítima, por lo tanto, es importante analizarlo desde esta perspectiva. Al respecto, L. Escobar realiza un estudio del poder marítimo tomando en consideración lo planteado por Alfred T. Mahan, quien define los factores geográficos y no geográficos que afectan al denominado poderío marítimo. Resumiendo lo planteado por este autor, los Estados que por su naturaleza geográfica tienen al mar como un actor importante de su historia deben complementar esta condición geográfica marítima con acciones que desarrollen sus intereses marítimos, para lograr que su geopolítica tenga una visión marítima.[2]

En este sentido el autor antes mencionado establece que, a inicios de la Edad Moderna, como consecuencia del denominado descubrimiento de América, el mundo vivió cambios importantes en tres ámbitos relacionados a los intereses marítimos, el transporte marítimo, la construcción naval, y la estrategia marítima. De esta forma se podría establecer que la lucha por el control del mar en el dominio de las Indias Occidentales estuvo influenciada significativamente por los cambios en estos tres componentes; pero antes de visualizar estos cambios, es importante establecer las relaciones de poder en aquel momento de su historia.

De acuerdo con G. Tejedor et al., "El Mediterráneo era en el siglo XV y parte del XVI el escenario de mayor actividad comercial del occidente europeo".[3] Estos autores establecen que en aquella época el mundo occidental aceptaba la existencia únicamente de tres porciones de tierra habitada: Europa, Asia y África; la segunda de estas con una idea difusa de su real extensión, lo cual planteaba un desafío y una oportunidad para ampliar los dominios de aquellas potencias. Es en estas condiciones que surge Cristóbal Colón como un visionario que creía en una tierra redonda, aunque de dimensiones menores a las reales; por este motivo, probablemente hasta el día de su muerte no comprendió al lugar de la Tierra al que llegó aquel 12 de octubre de 1492.

Cuando el descubrimiento de estas tierras se difunde a través de una carta que Colón escribió a los Reyes Católicos, las formas de gobierno y distribución política administrativa del mundo era bastante compleja: "había imperios, confe-

1 Mahan, Alfred T. (1889). The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783, Sampson Low, Marston & Company, Limited, London, p.1.

2 Escobar, Luis. (1992). Efectos marítimos y navales de la hazaña de Colón. Revista de Marina No. 5, Armada de Chile, pp.528, 529.

3 Tejedor, G., Lorenzo, E., Gallego, F. (1994). El tratado de Tordesillas. Anaya educación. Junta de Castilla y León, p.14.

deraciones, ducados, repúblicas, monarquías hereditarias y electivas, además de los Estados Pontificios."[4]

Una vez visualizada la forma en la que estaba distribuido el poder a inicios de la Edad Moderna y continuando con la idea planteada al inicio de este estudio, a continuación, se analizará la disputa de estas potencias por el transporte marítimo, los cambios en la construcción naval y la influencia de estos en la estrategia marítima.

Las potencias en la lucha por el control del mar

En cuanto a la "estrategia marítima" es importante aclarar que actualmente comprendemos que ella abarca un campo de acción mucho más grande que la "estrategia naval", la cual está vinculada directamente a aspectos relacionados al poder naval. Como lo mencionan Merlo y Andrade[5], aquella estrategia, la marítima de carácter nacional, tiene relación con la visión marítima de la geopolítica de los Estados, es decir con la gestión integral del mar para su uso y consecuente beneficio, en una relación de espacio y poder[6] centrada en el mar. Sin embargo, como se podrá observar en las páginas siguientes, en el periodo de estudio de esta investigación que se ubica desde finales del siglo XVII hasta la segunda mitad del siglo XVIII, los aspectos marítimos están casi sobrepuestos con los navales, y esto tiene lógica porque para aquella época el mar básicamente estaba concebido como un espacio en el que existían rutas para desarrollar el comercio y su protección era casi directa con barcos armados que también transportaban comercio de valor.

Es pertinente por tanto, establecer que la evolución de las concepciones geopolíticas también afectan a la estrategia, al punto que en la actualidad como lo indica G. Andrade[7] se requiere un cambio de la concepción tradicional del mar y pensar en él, no solo como una vía de comunicación marítima con importancia comercial a través de la cual se comunican los distintos Estados, sino también como espacios acuáticos que se constituyen en la fuente de recursos de la cual dependerá a futuro la vida de la humanidad y para lo cual los Estados requieren ampliar su visión marítima, tomando en consideración todos los elementos vinculados. En el caso de nuestro país, esta perspectiva geopolítica es comprendida como oceanopolítica.

Con esta aproximación doctrinaria que pretende aclarar los alcances del estudio realizado y contribuir a una comprensión clara de los elementos que se plantean, a continuación se da paso a la determinación de la forma en que se disputaba el poder en ese nuevo espacio terrestre y marítimo descubierto por Colón; se utiliza el término "descubierto" porque a pesar de existir físicamente un territorio y culturas ancestrales, en los mapas de las potencias marítimas de aquella época, estas no estaban incluidas, toda vez que no conocían de su existencia.

4 Ibidem, p.20.

5 Merlo, John y Andrade, Galo. (2021). La construcción de una estrategia nacional para la gestión marítima del Ecuador con visión oceanopolítica. Revista de Marina, p. 43.

6 Moncayo, Paco. (2016). Geopolítica Espacio y Poder. Ecuador: Universidad de Fuerzas Armadas ESPE. Sangolquí.

7 Andrade, Galo. (2022) Ecuador su historia desde el mar, p.30

Cambios en la forma del comercio marítimo, la construcción naval y la estrategia

Quienes disputaron principalmente el poder en el mar en las Indias Occidentales, de forma directa o indirecta, fueron España, Portugal, Francia, Holanda y Gran Bretaña; sin embargo, para varios autores España y Portugal pueden ser consideradas como las principales potencias en disputa, al menos hasta el siglo XVI; dos años después del descubrimiento de América, con el Tratado de Tordesillas se establece "un reparto de tierras y mares, así como de zonas de influencia a escala mundial"[8], esto en beneficio de las dos potencias marítimas.

En el caso de Portugal, de acuerdo a Canales y Del Rey, esta influencia geopolítica tiene explicación en la expansión mercantil a lo largo de las costas africanas, así como en islas atlánticas como Madeira y Azores, sin dejar de lado la llegada a Kappakadavu de Vasco de Gama; este evento abre la ruta europea hacia la India por el sur este. Por su parte, en el lado castellano se avanzaba en la expansión por el norte de África y las Canarias, así como la ruta a la India por el Atlántico.[9]

A partir del siglo XVI, Gran Bretaña pasa a constituirse en una importante potencia rival de España y para el siglo XVIII esta situación se convierte en uno de los principales conflictos que afectan el equilibrio europeo y mundial; para ese entonces, Francia, que había experimentado un ascenso estratégico importante bajo el reinado de Luis XIV, apoyaba a España. Estas monarquías en pleno auge son quienes incidieron preponderantemente en el transporte y comercio marítimo, la construcción naval y consecuentemente la estrategia.

La Edad Moderna inicia con un cambio en el paradigma del transporte y el comercio marítimo, pues se abren al mundo nuevas rutas y un horizonte de posibilidades para quienes puedan dominarlas. De esta forma se inicia una disputa geopolítica que intentaba controlar las rutas comerciales con la finalidad de favorecer los intereses de las potencias marítimas de la época.

Habiéndose llegado a las Indias Occidentales por el Atlántico, tal como se pensó en aquel entonces, es evidente que las rutas que surgieron y consecuentemente las vías de comercio se ampliaron, dirigiéndose hacia el Caribe y posteriormente más allá de la actual Panamá, hacia el sur. El descubrimiento del Mar del Sur[10] por parte de Vasco Núñez de Balboa, es un punto de inflexión importante en esta expansión marítima, pues este planteaba un nuevo espacio marítimo con la posibilidad de nuevos descubrimientos y riquezas por explotar.[11]

De esta forma, entre los siglos XVII y XVIII se evidencia la necesidad de las potencias marítimas de incrementar las dimensiones de sus flotas y por tanto construir más barcos, destacándose en este periodo la conocida como "Flota del

8 Tejedor, G.; Lorenzo, E. y Gallego, F. Ob. Cit, p.3.

9 Canales, Carlos y Del Rey, Miguel. (2016). De Salamina a las Malvinas. 25 siglos de guerra naval. Edaf.

10 Actual Océano Pacífico, como fue considerado en aquel entonces, en referencia al Mar del Norte como era conocido el Atlántico.

11 Escobar, Luis. Ob. Cit., p.531.

tesoro español" o "Flota de Indias" que conectaba a España con sus colonias. Estas rutas, como señala M. Fuentes, tenían la amenaza constante de la piratería impulsada en gran parte por franceses e ingleses, sin dejar de lado el acecho de barcos de otras potencias que junto al establecimiento de bases en las colonias españolas disputaban el control del mar.[12]

En el ámbito de la construcción naval, es evidente que la necesidad de ampliar los horizontes y las áreas de influencia de las potencias marítimas ya citadas, llevaron a cambios en la construcción naval. De acuerdo con Canales y Del Rey[13] las flotas dejaron de basarse en el remo y pasaron a desarrollar con fuerza la navegación a vela, la cual fue protagonista de todas las acciones marítimas de los años que abarcan este estudio y cuya hegemonía finalizaría en 1862 cuando en la batalla de Hampton Roads, según M. Fuentes[14], intervienen por primera vez los barcos a vapor.

A pesar de que la presente investigación se centra en la lucha por el control del mar y el dominio de las Indias Occidentales, es pertinente indicar que la evolución de la navegación se desarrolló en función del lugar geográfico, tal es así que, en el norte de Europa la influencia vikinga fue notable y desarrollaron barcos denominados "*cog*" en función de esa herencia marinera.[15] Esto sin dejar de lado avances tecnológicos importantes en todo el mundo, como el compás de navegación ya desarrollado e instalado en los juncos chinos y no menos importante, aunque olvidado con el paso del tiempo las guaras de nuestra balsa manteño-huancavilca, un prodigio para la navegación observado por Humboldt en el siglo XVIII y descrito por Estrada en 1955.[16]

Retornando al escenario de nuestro estudio, las embarcaciones a vela evolucionaron desde las "carracas" hasta el "galeón", pasando por las "naos"[17]. Se requerían barcos con capacidad para grandes expediciones sin dejar de lado el ámbito bélico; en términos militares actuales se podría indicar que se requería fortalecer las líneas de comunicaciones marítimas para el comercio al mismo tiempo que desarrollar un poder naval adecuado para su protección, produciéndose consecuentemente cambios importantes tanto en la construcción como en la estrategia de empleo de los medios.

Las "carracas" fueron embarcaciones de alto bordo con vela redonda y gran capacidad de carga para travesía largas. Su origen, según M. Fuentes[18] se remonta al siglo XII y navegaron hasta el siglo XVI. En Portugal y luego en España se

12 Fuentes, María del Mar. (2019). Estudio de la evolución técnica de los veleros a lo largo de la historia. Universitat Politècnica de Catalunya. [Monografía], Barcelona, p.82

13 Canales, Carlos y Del Rey, Miguel. Ob. Cit.

14 Fuentes, María del Mar. Ob. Cit., p.84.

15 Ibidem

16 Rosales, Benjamín. (2022). Los Últimos Navegantes en Balsas Oceánicas: testimonio de un balsero. Investigatio, (18), Universidad Espíritu Santo – UEES, p.145.

17 Fuentes, María del Mar. Ob. Cit., p.67.

18 Fuentes, María del Mar. Ob. Cit., p.67.

construyeron “carabelas” desarrolladas inicialmente para viajes comerciales cerca de costa; posteriormente se acondicionaron para navegación oceánica, con la particularidad de tener un calado reducido que les permitía mayor maniobrabilidad en aguas que aún no eran bien conocidas y en donde las “carracas”, por sus mayores dimensiones, se veían limitadas.

Gráfico 1. Las carabelas de la primera flota de Cristóbal Colón.

Fuente. Tomado de K. Romey (2017)[19], Fotografía de Bettman, Corbis, vía Getty

Las “naos” por su parte son las primeras embarcaciones con capacidad para grandes viajes oceánicos, fueron parecidas a las “carracas” pero con un mayor tonelaje de carga y menor calado por lo abultado de su forma. Un ejemplo de ellas es la Santa María que participó en los viajes de Colón y construida posiblemente con la regla de proporciones “as, dos, tres”, uno de manga, dos de quilla y tres de eslora.[20]

En cuanto al “galeón” se debe indicar, que este tipo de barco fue diseñado para fines militares con capacidad de transporte de carga de gran valor. Su origen, español o inglés, marcaba diferencias en su forma, sin embarco tenían como denominador común su buena maniobrabilidad y capacidades tanto de carga como de autodefensa. Para el siglo XVI, de acuerdo con M. Fuentes, los galeones tenían troneras, unos agujeros a los costados en donde se situaban cañones.[21]

19 Romey. Kristin, (2017). ¿Por qué no se han encontrado las carabelas de Cristóbal Colón? 9 de noviembre de 2017, National Geographic.

20 Ibidem, p.87.

21 Ibidem, p.74.

Como se indicó anteriormente, entre los siglos XVII y XVIII se incrementó el comercio y las rutas comerciales, evidenciándose la necesidad de construir más barcos para transporte y consecuentemente su protección; de esta forma surgen escuadras navales para proteger dicho comercio.[22] Nuevamente las necesidades del comercio marítimo influyeron en la estrategia de empleo de medios y en los avances tecnológicos, tales como el surgimiento de los primeros planos de forma de los barcos y la implementación de normas de construcción que optimizaban el proceso de construcción; este proceso que, de acuerdo con la autora ya citada, fue notablemente influenciada por Francia e Inglaterra y marcaron una ruptura con la construcción tradicional.

En este punto es pertinente destacar el papel protagónico que tuvo Guayaquil como astillero. Según G. Andrade[23], en 1766 se emiten informes favorables para situar un astillero real en este sector, con capacidad de construcción de navíos de hasta 68 cañones.

Para tener una idea de las dimensiones de la flota española, M. Fuentes destaca que en el año 1794 se alcanza un valor máximo de construcción con lo cual la flota llega a "76 navíos de línea y 51 fragatas".[24] Los primeros eran diseñados para escolta y defensa de los barcos mercantes; fuertemente influenciados por Francia e Inglaterra, los barcos que navegaban a inicios del siglo XIX tenían proas más finas y popas reforzadas, a decir de la citada autora el buen diseño de estos se reflejaba en un comportamiento óptimo en la mar.

En lo concerniente a la estrategia marítima, esta parte del estudio se centra en la forma en la que el poder naval fue empleado en la búsqueda de un control del mar que permitía a las potencias la explotación del espacio marítimo; consecuente con el análisis que realiza Freedman[25] sobre la disputa del control del mar, la clave era el control de las comunicaciones marítimas, es decir el uso del mar en beneficio propio.

Es pertinente indicar que nos referimos a "estrategia marítima" en esta parte del estudio porque aunque este término, como ya fue explicado, tiene connotaciones más complejas que están relacionadas a la gestión estatal del mar. En el periodo que se analiza la "estrategia marítima" estaba fuertemente vinculada a la que hoy consideramos "estrategia naval", la cual como lo indica Izcue et al[26], se relaciona con las acciones que ejecuta la fuerza naval para alcanzar los objetivos de la estrategia marítima. Debe comprenderse que los intereses marítimos marcan la amplitud de la estrategia marítima, y en aquel periodo de la historia estaban centrados básicamente en la importancia que tenían las rutas comerciales en el mar para las potencias en disputa; lo cual, en la práctica, significó que los mismos

22 Ibidem, p.83.

23 Andrade, Galo. Ob. Cit., p.125

24 Fuentes, María del Mar. Ob. Cit., p.85.

25 Freedman, Lawrence. (2013), Strategy: a history. Oxford University Press, New York, p. 119.

26 Izcue C., et, al. (2012), Apuntes de Estrategia Naval, Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina. Callao p. 16.

barcos que transportaban el comercio de las grandes potencias tenían capacidad de defensa propia o barcos con capacidad bélica eran utilizados para el comercio.

Aclarado este detalle en cuanto al empleo de los términos y el alcance real que puede tener el análisis de la estrategia marítima empleada, se puede indicar que, la lucha por el control del mar y el dominio de las Indias Occidentales se centraba básicamente en el uso de las rutas marítimas existentes.

España para aquel entonces orientó su esfuerzo a explotar al máximo sus territorios coloniales y trasladar estos productos hacia Europa a través de rutas comerciales focalizadas principalmente en el Caribe, aunque con el paso del tiempo se extendieron hacia el sur del continente americano y el Pacífico. De acuerdo con M. Fuentes[27] el resto de las potencias marítimas europeas disputaban el dominio de las Indias utilizando inclusive piratas o corsarios, sin dejar de lado el establecimiento de bases de estas potencias en las colonias españolas.

Esta dinámica es constante hasta los primeros años del siglo XIX cuando surge el proceso independentista de América como una variable importante en la disputa del control del mar, pues las rutas marítimas antes centradas básicamente en el comercio se constituyen en un elemento fundamental para sostener a las tropas que luchaban en tierra, tanto para los independentistas, pero sobre todo para los españoles.

Para finalizar este estudio preliminar, debe destacarse que lo mostrado en estos últimos párrafos, es parte de la naturaleza de la guerra en el mar, que busca un control del mar, que como lo indica E. Solís es "local, temporal, imperfecto e incompleto"[28]; se centra estrictamente en usar el espacio marítimo en beneficio propio y mientras esto suceda el poder naval cumple su rol. Es decir, no siempre existe una relación directa entre la cantidad de enfrentamientos o batallas con el nivel de influencia que el mar ejerza sobre las acciones bélicas.

En esta lucha por el control del mar que como se ha explicado tiene matices que lo hacen tan amplio e indefinible en ocasiones como el mismo mar, se ha considerado analizar los acontecimientos marítimos que tuvieron lugar en el XVIII, durante el auge absolutista, en atención a los decisivos cambios ocurridos en esta época y su legado para el futuro.

El apogeo absolutista del siglo XVIII. Auge estratégico y parálisis táctica.

La herencia del siglo XVII

Los inicios del siglo XVIII significaron un reacomodo geopolítico y geoestratégico del mundo occidental, como resultado de las situaciones de inestabilidad y marcada conflictividad que estuvieron presentes en buena parte del siglo XVII; en

27 Fuentes, María del Mar. Ob. Cit., p.83.

28 Solís, E. (2010). Manual de Estrategia. Academia de Guerra Naval del Ecuador, p.27.

este período, se presentaron cambios importantes en la disputa por el geopoder europeo, ocasionando que el imperio español, que anteriormente detentaba el poder marítimo y terrestre en buena parte del planeta, entre en una acuciante decadencia a costa de las potencias marítimas europeas que aprovecharon su acelerado descenso estratégico.

En el siglo que fenecía, el escenario mundial se había transformado y tenían lugar cambios importantes en la configuración económica y militar, en especial con un nuevo alineamiento de las nacientes potencias europeas; los problemas internos y la debilidad de la corona española propició su declive y fue así como imperio pierda la iniciativa estratégica en el mar, en beneficio de Gran Bretaña[29], Francia y Holanda fundamentalmente; en este sentido y según afirma Pérez-Mallaina, "las condiciones estratégicas y económicas se transformaron profundamente sin que las tácticas se adapten a la nueva situación".[30]

El siglo XVII también había legado un problema importante en el escenario de la disputa del mar y era la ruptura del monopolio ibérico en las Indias Occidentales; la débil capacidad estratégica de la armada española permitió a sus rivales Gran Bretaña, Francia y Holanda ocupar las islas de las Antillas, en ese entonces de connotaciones marginales y así compartir el mar Caribe. En los años posteriores, estas islas pasaron a tener importancia geoestratégica al convertirse en bases de operaciones desde las cuales se realizaban acciones orientadas a afectar el poder español; desde entonces, fueron frecuentes las actividades de interceptación de convoyes, ataque a los puertos del Caribe y se amplió el contrabando, aprovechando que las autoridades peninsulares estaba imposibilitadas de reaccionar, en especial por el alto nivel de corrupción administrativa, incumplimiento tributario y una profunda crisis financiera que limitó las actividades comerciales hacia y desde sus colonias.[31]

La Real Armada española fue seriamente afectada y ante la dificultad de las autoridades españolas en financiar y equipar los convoyes, se llegó a medidas extremas como la de poner a la venta los cargos de generales y almirantes de la flota; con esto, los mandos navales se convirtieron en auténticos mercaderes que subordinaban los intereses del Estado a sus inversiones personales. Esto afectó a la economía y a la solidez estratégica de España, cortando los flujos entre la riqueza de sus colonias y la metrópoli; por ejemplo, "entre el último convoy de galeones del siglo XVII (1695) y el primero del siglo XVIII (1706) pasaron once años y, además, estos galeones no lograron volver, pues fueron interceptados por navíos ingleses con base en Jamaica."[32]

29 En 1707 se habían integrado Inglaterra y Escocia, conformando el reino de Gran Bretaña, base del imperio británico. Anteriormente ya se había incorporado Gales (Acta de Unión de 1536).

30 Pérez-Mallaina, Pablo (1989). Los espacios marítimos del ultramar español a mediados del siglo XVIII. En "La marina de la Ilustración". Jornadas de Historia Marítima, 49-62. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, p.52.

31 Pérez-Mallaina, Pablo, Ob. Cit., pp. 52-53

32 Ibidem, p.54

La guerra de Sucesión Española, el ataque a Guayaquil y la Paz de Utrecht

En términos generales, las guerras europeas del siglo XVIII se ajustaron a dos consideraciones fundamentales: la primera se orientaba al imperativo de mantener el equilibrio entre las potencias continentales y, como relieva Henry Kissinger, una vez concluida la guerra de los Treinta Años (1618- 1648), se había establecido un necesario equilibro entre los países europeos, con la Paz de Westfalia de 1648. Este acontecimiento, "supuso un giro de ciento ochenta grados en la historia de las naciones [...]. El Estado... pasó a ser la piedra angular del orden europeo. Se estableció el concepto de Estado soberano"[33]. La segunda consideración se dirigía a la necesidad de consolidar y expandir los intereses económicos en los territorios de ultramar. En este contexto geopolítico, el papel de las armadas por el control y domino del mar pasó a ser el centro de gravedad estratégico.

Otro aspecto decisivo en el contexto geoestratégico de inicios del siglo XVIII fue la emergencia de Gran Bretaña como potencia marítima mundial; así, para Henry Kissinger: "el ascenso de Gran Bretaña como potencia naval preponderante [...] hizo posible que los hechos de equilibrio de poder se conviertan en un sistema. El control de los mares permitió a Gran Bretaña elegir el momento y la escala de participación en el continente para actuar como árbitro del equilibrio de poder.[34]

En esa época se dio un cambio geopolítico importante, el cual fue relievado por A. T. Mahan, toda vez que hasta entonces el equilibrio del poder ya no entendía únicamente en las posesiones continentales, sino fundamentalmente "en el efecto de los nuevos acuerdos sobre comercio, navegación y control, tanto del océano como del Mediterráneo. La influencia de las dos potencias marítimas y la naturaleza de sus intereses se hacían cada vez más evidentes."[35]

A inicios del siglo XVIII, concretamente en 1701 se da inicio la guerra de Sucesión Española,[36] la misma que constituye, posiblemente, el primer conflicto bélico europeo con proyección mundial. En esta guerra en la que estaba en juego el propio equilibrio continental, se establecieron dos bandos de lucha: Las fuerzas borbónicas con la presencia de Francia y Castilla; y en su contra, las partidarias de la línea de sucesión austriaca, esto es de los Habsburgo, la cual contaba con la participación de Gran Bretaña, Rusia, Prusia, Austria, Hannover, Aragón, Cataluña, Holanda y posteriormente Portugal.[37]

La guerra de Sucesión se presentó en dos escenarios de lucha; primero se dio una cruenta guerra civil, toda vez que la unidad española estaba fracturada entre los

33 Kissinger, Henry (2016). Orden Mundial. Reflexiones sobre el carácter de las naciones y el curso de la historia. Penguin Random House, Barcelona, p.38.

34 Ibidem, p. 43.

35 Mahan, Alfred T., Ob. Cit., 201.

36 La guerra de Sucesión Española se origina cuando el rey Carlos II de Habsburgo muere sin dejar descendencia; en su testamento estaba prescrito que el heredero al trono vacante sería el nieto del rey Luis XIV de Francia, Felipe de Anjou, lo cual era apoyado por las fuerzas borbónicas. Frente a esto, las restantes potencias europeas apoyaban al archiduque Carlos de Austria, hijo de Leopoldo I de Habsburgo, emperador del Sacro Imperio Romano Germánico.

37 Portugal había cambiado de bando al sentirse traicionado por España con la pérdida del monopolio en la comercialización de esclavos. Su participación fue importante al constituirse en una importante base ibérica para las fuerzas británicas.

que apoyaban a las casas de Borbón y los inclinados ante la de Austria o Habsburgo; así, "desde 1705 los españoles se dividirán en dos bandos, iniciándose una guerra civil que se suma al conflicto internacional que se desarrollaba desde 1702 en los campos y mares de Europa y América".[38] Los bandos en disputa trataron de obtener el apoyo de las potencias europeas y luego pasaron a la internacionalización del conflicto, afectando al noreste americano y en ese contexto, tuvo un papel protagónico la lucha por el control del mar y para ello, España se encontraba en condiciones críticas.

En el ámbito marítimo, como manifiesta José Cervera, las fuerzas navales se encontraban diseminadas en un amplio espacio, con muchas escuadras, las mismas que disponían de muy pocos navíos y después de la guerra de Sucesión se llegó a la situación de que:

> "eran muy pocos los buques armados que podían ostentar el pabellón español […] esta patente decadencia obedecía a […] la posesión de muy pocos barcos y la mala distribución de los mismos en demasiadas agrupaciones (armadas) deficientemente armadas y pobremente financiadas […] una escasez casi total de bases de apoyo en tierra […] dependencia en materia de construcción naval con respecto a Holanda".[39]

Cuando Felipe V asumió en 1701 el trono español, según refiere María Baudot, cayó en cuenta que su Armada era débil y obsoleta, por lo que pidió ayuda a su abuelo, el rey de Francia Luis XIV. Sin embargo, lo que obtuvo fue únicamente la promesa de que la flota francesa apoyaría la defensa del imperio, en especial de las rutas comerciales ante las fuerzas británicas y holandesas; con esto, quedaba develada la intención francesa de ejercer de manera más frecuente y decisiva su presencia en las Indias.[40] "Francia dispuso de información sobre […] Perú y México a través de detalladas memorias sobre la realidad administrativa, económica y social de los diez años previos".[41]

Las medidas que dictó el nuevo rey español provocaron que los puertos de las Indias españolas ubicados en los océanos Pacífico y Atlántico, reciban las visitas de buques de guerra, mercantes y corsarios franceses (gráfico 2). Además, el desorden administrativo, rigidez y obsolescencia de las comunicaciones navales le hacían dependiente de Francia y esto también motivó a que los británicos y holandeses sientan una amenaza creciente ante la alianza franco-española, "Pues si bien la debilidad naval e industrial española no estaba en condiciones de aprovecharse adecuadamente de los recursos americanos, otra cosa ocurría con las armadas y los mercantes de Luis XIV."[42]

---

38 Cepeda, José. Ob. Cit., p. 50.

39 Cervera Pery, José. (2000). La Guerra de Sucesión en el escenario americano. Revista de Historia Naval no. 71 Instituto de Historia y Cultura Naval (Armada Española), Madrid, p.77.

40 Baudot, María. (2019). La política naval española entre 1700 y 1736. La recuperación del poder naval de la Monarquía. Tempus Revista en Historia General, nº 9, Medellín, pp. 9-10.

41 González Mezquita, María. (2015). La Paz de Utrecht y su impacto en el mundo atlántico. Una aproximación a partir del caso del Río de la Plata. En "Los tratados de Utrecht y América". Anuario de Estudios Americanos 72, nº 1, Sevilla, p.102

42 Pérez-Mallaina, Pablo. Ob. Cit., p.8

Gráfico 2. Rutas marítimas y tráfico naval ilícito en las Indias Occidentales, siglos XVII e inicios del XVIII.

Fuente: *https://www.almendron.com/artehistoria/*

Al iniciar la guerra de Sucesión, como nos refiere J. Lynch, España poseía un escaso poder marítimo y contaba con apenas veinte barcos de guerra, lo cual, comparado con los cien barcos de línea británicos, le obligaba a confiar la protección de las rutas marítimas a la flota francesa. "España necesitaba una marina poderosa. [...] tenía que ser una potencia marítima, pues de ello dependían su seguridad nacional, su comercio y su imperio".[43]

En los territorios americanos la situación naval era crítica, en especial para la Armada de Barlovento[44] destinada a la protección del mar Caribe y los territorios circundantes: como manifiesta G. Pérez, "los convoyes salían sin escolta ya que no se disponía en Veracruz de ningún barco utilizable. El virrey no disponía de dinero

43 Lynch, John (1999). La España del siglo XVIII. 2da. Edición. Traducido por Juan Faci. Ed. Crítica Barcelona, p.115.

44 La Armada de Barlovento fue creada en el siglo XVII, con la misión de proteger las posiciones ultramarinas, en los territorios del mar Caribe, frente a los ataques cada vez más frecuentes de la piratería.

para ninguna de las partidas [...] se debían seis meses de paga, los barcos no se podían reparar".[45] Esta situación determinó que el virrey español vuelva a enviar los dineros a la corona en buques de la Armada y retomando por tanto los viajes trasatlánticos.

En la disputa del mar, según Federico de Mordejé y Morencos, la guerra de Sucesión continuó con la aplicación del empleo simultáneo de la guerra de las escuadras con la de corso, estrategia que no había sido exitosa en los años anteriores y este error significó que la flota franco-española pierda 80 navíos, 1.346 buques mercantes y 175 corsarios; en cambio Gran Bretaña experimentó pérdidas menores, consistentes en 20 navíos y 1,146 buques mercantes.[46]

En el desarrollo de la guerra, Francia tomó la iniciativa, desplegando importantes fuerzas navales en el escenario marítimo atlántico para asegurar el flujo comercial de las riquezas españolas extraídas de las Indias, manteniendo las comunicaciones y por supuesto, beneficiándose del comercio que sus aliados españoles mantenían con sus posesiones de las Indias; para esto utilizaba su flota mercante para negociar directamente en los virreinatos de Nueva España y Perú, así como el monopolio para introducir esclavos africanos. Mientras tanto, Gran Bretaña utilizó su creciente flota para afectar el comercio trasatlántico, actuando sobre los convoyes y puertos franco–españoles.[47]. El centro de gravedad de la flota anglo–holandesa era el escenario marítimo del Mediterráneo.

Durante este conflicto, los ataques de corsarios ingleses y holandeses se intensificaron no sólo en el Atlántico, sino también en la costa del Pacífico. En uno de los hechos relevantes, los corsarios ingleses Woodes Rogers y William Dampier atacaron puertos españoles y pusieron especial énfasis en el puerto español de Guayaquil. Fue así como el 12 de abril de 1709[48], resolvieron atacar este importante puerto, en especial porque Dampier había participado en su saqueo en 1684; además, contaba ya con 10 barcos y, además de la tripulación, tenían 300 cautivos y las provisiones se estaban agotando.[49]

Durante la aproximación a Guayaquil, la escuadra pirata tuvo que enfrentarse con el barco "Havre de Grâce", el cual capturaron después de un combate de casi dos horas. Posteriormente, para el ataque al puerto, Rogers, Dover y Courtney planificaron un ataque desde tres direcciones, asignando a cada grupo de aproximadamente 70 hombres. Dampier y Thomas Glendale estaban a cargo de las piezas de artillería y 21 hombres que los asaltantes llevarían a tierra como reserva. Los tripulantes restantes, junto con la mayor parte del Consejo (incluido Cooke),

45 Pérez Turrado, Gaspar (1992). Armadas españolas de Indias. Fundación MAPFRE, Madrid, p.277.

46 Bordejé y Morencos, Federico (1996). El inmovilismo táctico en el siglo XVIII. Revista de Historia Naval (Armada Española), nº 52. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, p.45

47 Sánchez, Agustín (2013). Los tratados de Utrecht y la América española. En " La Paz de Utrecht y su herencia. De Felipe V a Juan Carlos I (1713-2013)", de Ruiz Ignacio y Bermejo Fernando (directores). Dykinson, S.L, Madrid, p.341.

48 Estas fechas corresponden a los diarios y relatos de Woodes Rogers (fuente primaria) y al estar en el calendario Juliano, no corresponde exactamente a las fechas del calendario Gregoriano (10 días de diferencia aproximadamente)

49 Vallar, Cingy (2021). Woodes Rogers. Circumnavigator, Privateer, Author, & Governor. Pirates and Privateers Pirates. http://www.cindyvallar.com/WoodesRogers.html

debían proteger los barcos y a los prisioneros. Los barcos se detuvieron en aguas abiertas, aproximadamente a 36 leguas de Guayaquil y transportaron a los marinos por el río Guayas sin ser detectados hasta llegar a Guayaquil. Una vez que los barcos se hubieron alejado, el resto de la expedición navegaría por el golfo durante 48 horas, momento en el cual debían dirigirse a Punta Arena y esperar nuevas instrucciones.[50]

El día 19 se efectuó un desembarco en la isla de Puna, y el 22 de abril a medianoche[51], las lanchas de los navíos sin hombres llegaron a la vista de Guayaquil. La ciudad estaba alertada y se tocaron violentamente campanas y se dispararon mosquetes y armas de fuego. Al perderse la sorpresa Dampier y Dover se opusieron a continuar el ataque, y se iniciaron negociaciones con el gobernador, exigiendo un rescate de 50 mil piezas de a ocho, pero la ciudad sólo pudo reunir 30 mil, ante lo cual Rogers interrumpió las negociaciones y, mientras los barcos bombardeaban la ciudad, desembarcó una fuerza de 70 hombres y cañones.[52]

Según afirma Rogers, al cabo de una hora los defensores estaban en retirada y los ingleses eran dueños de la ciudad.

"Se desembarcaron otros refuerzos y se ocuparon puntos estratégicos de la ciudad, mientras se ordenaba a los grupos que saquearan. Finalmente se llegó a un acuerdo para el pago de 30.000 piezas de a ocho como rescate, a pagar en un plazo de seis días". [...], Rogers y sus hombres marcharon hacia los barcos con asesoramiento y el botín fue guardado a bordo de forma segura y [...] zarparon hacia Galápagos". [53]

No todo fue éxito para la flota pirata; durante la travesía a las Galápagos, "una fiebre maligna contraída en Guayaquil se desató entre las tripulaciones de ambos barcos, y en la mañana del día 17, cuando avistaron las Galápagos, no menos de 140 hombres habían fallecido.

Según nos refiere Estrada, las autoridades y población pusieron en conocimiento de los piratas los anteriores incendios y la peste que afectaba a este puerto, por lo cual:

> "los capitanes Rogers y Courtney habían prohibido a sus subalternos que desenterrasen a los muertos para quitarles las joyas. Mas la orden fue desobedecida. El 10 de mayo se enfermaron unos 70 piratas y al día siguiente otro tanto. Nerviosos los asaltantes [...] procedieron a poner en libertad a los rehenes y prisioneros y partieron rápidamente a Galápagos en busca de agua y salud".[54]

50 Rogers, Woodes (1928). A Cruising Voyage Round the World. Cassell and Company, London, p.138.

51 Según el calendario Gregoriano 2 de mayo de 1709

52 Manguaring G.E., en Rogers, Woodes (1928). Introduction, p. XVIII.

53 Ibidem, p. XIX

54 Estrada Icaza, Julio (1972). *El puerto de Guayaquil*. 1 La mar de Balboa. Archivo Histórico del Guayas. Guayaquil, p.121.

Es importante relievar que, en esta época, en los territorios americanos se registra un crecimiento económico importante, en especial por la recuperación de la producción de plata en el Alto Perú (Potosí), y Nueva España (México), aumentando además las producción agrícola y manufacturera y sobre todo el comercio; además, en Brasil aumentaba exponencialmente la exportación de oro.[55]

Al finalizar este conflicto bélico, se modificó el escenario geopolítico de Europa y el mundo; si bien la coalición de Francia y España logró colocar a Felipe de Anjou en el trono español y consolidar un alineamiento en el que el gran beneficiario fue el imperio francés, a costa de la riqueza colonial española; en cambio, el imperio británico, aparentemente perdedor, gracias a su habilidad diplomática consiguió obtener significativas ventajas económicas como producto de la ruptura del monopolio comercial mantenido por España desde el siglo XVI y además, logró el acceso y posesión de importantes territorios.

En 1711 se iniciaron formalmente las conversaciones entre británicos y franceses para buscar la paz y en Utrecht; entre este año y 1713, se formalizaron la mayoría de los 20 acuerdos contemplados y la guerra terminó efectivamente con el tratado de Rastatt, en marzo de 1714, en que cesaron los combates entre austríacos y franceses. Con la Paz de Utrecht, en el 1713, España logró conservar sus extensas posesiones en América; sin embargo, no pudo evitar el desmembramiento de sus territorios en Europa continental y en lo más crítico perdió Gibraltar[56], Menorca y, además, Sicilia, el Milanesado, los Países Bajos españoles, Nápoles y Cerdeña. Gran Bretaña consigue además una presencia en el comercio de las colonias españolas de las Indias, mediante el derecho de asiento, que le permitía comercializar esclavos en estas posesiones.[57]

Los territorios americanos, durante este conflicto, pasaron a constituirse en objetivos importantes, en especial por su relevancia económica y su importancia geoestratégica en aumento; según A. Sánchez, pese a la vulnerabilidad del territorio americano, España pudo conservar sus posesiones[58] ya que la mayor presencia y expansión británica fue conseguida a costa de los territorios franceses y así la bahía de Hudson, Nueva Escocia, Terranova y Saint Kitts marcaron para el futuro el dominio británico del Atlántico noroccidental. Así también, Inglaterra se aseguró de controlar los intentos de expansión hacia el Caribe de otras potencias, en especial Holanda y Francia.[59]

Uno de los aciertos más importantes para el rearme español, fue el nombramiento a inicios de 1717 de José Patiño como intendente general de Marina;

55 Malamud, Carlos (2005). *Historia de América. 2da.* Ed. Alianza Editorial. Madrid, p.244.

56 Gibraltar es un territorio de suma importancia geoestratégica, toda vez que es un estrecho que permite el paso desde el Atlántico al mar Mediterráneo y es la puerta suroccidental de África a Europa.

57 Entre las concesiones obtenidas por España en los tratados de Utrecht y Rastadt de 1714, los británicos se ganaron el derecho de exportar a las colonias españolas en 30 años hasta 144 mil esclavos, con un máximo de 4.800 anuales, para cuyo tráfico podrían instalar las factorías necesarias.

58 Incluso con los acuerdos de Utrecht, España logro afirmar su derecho a Yucatán, sometido a constantes infiltraciones británicas y a los territorios del norte del estuario de la Plata (Sacramento) que estaba en poder de Portugal.

59 Sánchez, Agustín. Ob. Cit, pp. 146,147.

este personaje civil, investido de plenos poderes, es considerado el fundador de la Marina española del siglo XVIII y su labor fue inmediata y fructífera, aumentando arsenales, puertos, bases y construcciones navales modernas.[60] "España tenía que defender sus intereses nacionales sin provocar a la potencia naval dominante del momento. Mientras los negociadores de Patiño intentaban distraer a los ingleses, él procuraba proteger las rutas marítimas y mejorar las defensas del imperio".[61]

Para los territorios americanos, bajo ningún punto el Tratado de Utrecht significó la paz; los ataques a las colonias españolas por parte de navíos británicos eran frecuentes; incluso las incursiones francesas se volvieron continuas; los británicos se hicieron fuerte en la laguna de Términos, que era una posición estratégica desde la cual se les facilitaba atacar a Campeche.[62] En una de sus incursiones, en 1715, destruyeron una fragata y un bergantín; cuatro años después se había reforzado la Armada de Barlovento, llegando a disponer de nueve barcos bien artillados que podían enfrentar favorablemente a los piratas británicos y daneses.[63]

Una década después, para 1726, comienzan a llegar al Caribe importantes medios navales, consistentes en grandes buques de línea con sus respectivos comandantes y jefes de escuadra y como refiere G. Pérez, el centro de operaciones se concentra en la Habana, con el propósito de neutralizar a la escuadra británica que actuaba en el Caribe, bajo el mando del comandante Hozier y estaba conformada por 10 navíos de línea.[64]

1739-1748. La oreja de Jenkins y la guerra del Asiento

La aceptación al tratado de Utrecht significó una serie de dificultades para las potencias europeas, en especial por la discrecionalidad de la potencia marítima mundial, Gran Bretaña, en el manejo de su poder y en el cumplimiento de los acuerdos. Fue así como se aceleró el contrabando anglo–holandés y francés; además, como sostiene J. Lynch, "los comerciantes ingleses estaban ávidos de encontrar nuevos mercados y ansiosos de incrementar la actividad comercial mediante la conquista en América. En el gobierno inglés y en la marina existían intereses dispuestos a colaborar".[65]

Como producto de lo acordado en Utrecht, España no estaba en capacidad de neutralizar los beneficios obtenidos por Gran Bretaña y tampoco reprimir el incesante flujo de contrabando que tenía una base importante en Jamaica. Las costas eran extensas y despobladas; todo esto llevó a situaciones de marcada conflictividad que era alimentada en suelo británico por campañas agresivas de

60 "Cuando Patiño se hizo cargo de la Intendencia de Marina en 1717, «no había ni siquiera un paraje donde se pudiera cocer un caldero de brea»; a su muerte, en 1736, dejó una flota de 34 barcos de línea, 9 fragatas y 16 barcos de menor entidad" (Lynch 1999, p. 117).

61 Lynch, Ob., Cit, p. 124

62 Campeche era un centro de abastecimientos del golfo de México.

63 Pérez Turrado, Gaspar (1992). *Armadas españolas de Indias*. Madrid: Fundación MAPFRE, p.238.

64 Ibidem, p.283.

65 Lynch J., Ob. Cit., p.126.

información contra España, las cuales pretendían justificarse por las disputas de límites en la Florida y la nueva colonia de Georgia, así como la cuestión del derecho de la explotación de palo campeche en la costa de Yucatán y Honduras.

En agosto de 1737 comienza a complicarse la situación de conflictividad anglo–española; 2 barcos británicos fueron abordados por un guardacostas en las proximidades de La Habana y llevados a La Habana con la bandera británica arriada y sus tripulaciones fueron encarceladas; ante esto, los comerciantes londinenses presionaron a sus autoridades y enlistaron 52 buques mercantes tomados o saqueados por los españoles en el Caribe.

En abril de 1738, en uno de los eventos que escalaron la crisis y la actitud anti española de los británicos, fue la comparecencia ante el Comité de la Cámara de los Comunes del capitán Robert Jenkins para denunciar que su barco "Rebecca" de la Compañía de las Indias Orientales, que realizaba un viaje de Jamaica a Londres, había sido abordado por el balandro guardacostas "San Antonio", cuyo capitán, Julio León Fandino, luego de haber dispuesto que le corten su oreja izquierda, le habría dicho: "Ve y dile a tu rey Jorge que le haré lo mismo si se atreve a hacer lo mismo que tú".[66]

Para el 23 de octubre de 1739, Gran Bretaña y España[67] entraban nuevamente en guerra y el alcance de las operaciones abarcaba Europa, América y Oriente. Este conflicto duró hasta 1748 y los británicos lo tomaron como una guerra colonial, orientada a la conquista de territorios y también a la afectación del comercio marítimo español. A estos eventos bélicos se los conoce también como la guerra del Asiento y otros la denominaron la guerra por la oreja de Jenkins.[68]

Según el insigne historiador contemporáneo, Juan Marchena, esta "guerra del Asiento" tiene lugar para hacer frente al denominado asiento comercial inglés y fue buscada y provocada tanto por Gran Bretaña como España; en el caso británico el propósito era fortalecer la posición en las colonias hispánicas, procurando ocupar bases sólidas y en cambio para España, sobre la base del principio estratégico de contención del enemigo[69], evitar el avance y expansión inglesa en las Indias y también expulsar a las fuerzas británicas del mar Mediterráneo y para ello era necesario recuperar la isla de Menorca. Para sus operaciones navales, la corona española contaba con 30 o 35 navíos y 4 en construcción en los astilleros de la Habana. La asimetría con la Armada británica era significativa, toda vez que los ingleses triplicaban esta fuerza, por lo que fue urgente la construcción adicional de 6 navíos y 1 fragata.[70]

66 Brown, John. (2012). The War of Jenkins' Ear. Military Heritage.

67 A partir de 1740, España tuvo también que enfrentar, en el escenario europeo, la guerra de Sucesión Austriaca.

68 Esta guerra "fue precipitada por un incidente […] en 1738 cuando el capitán Robert Jenkins compareció ante un comité de la Cámara de los Comunes y exhibió […] su propia oreja amputada, cortada en abril de 1731 en las Indias Occidentales. (Britannica, T. Editors of Encyclopaedia 2014).

69 Este principio fue implementado por José Patiño, intendente general de la Marina y presidente del Tribunal de Contratación de India en 1717 y director de la política exterior de España entre 1728 y 1736.

70 Marchena, Juan. Ob. Cit, pp.161-163.

"Fue una guerra extraña [...] el teatro de operaciones abarcó toda la geografía marítima: desde el Mediterráneo, el Atlántico Norte y Sur, hasta el Pacífico Norte y Sur también, y el mar de Filipinas. Y se ejecutaron operaciones muy complejas de organizar que produjeron, además, mucho ruido, por lo que, dada la cantidad de informadores que ambas partes tenían ubicados en los puertos del contrario, estas operaciones fueron tan conocidas en sus alcances y objetivos que el elemento sorpresa con que quisieron organizarlas no existió en toda la guerra".[71]

El comercio español en la región del Caribe, según nos señala John Brown, estaba supeditado a cuatro puertos importantes: Veracruz, Cartagena de Indias, Portobello[72] y La Habana. Los aprestos británicos se orientaban de forma prioritaria a la toma del puerto de La Habana, toda vez que era el único dotado de la infraestructura fundamental para la construcción y reparación de los barcos de la flota del Caribe y además, como siguiente prioridad se tenía a la base naval de Portobello, por ser un puerto de exportación de plata que provenía en su mayor parte del Perú y además era el puerto de la flota de Los Galeones.[73]

El 9 julio de 1739, el vicealmirante inglés Edward Vernon[74] es asignado para el mando de una expedición a las Indias Occidentales y según manifiesta el historiador británico John Knox Laughton, el día 19 recibe la disposición de "destruir los asentamientos españoles en las Indias Occidentales y obstaculizar su navegación por todos los métodos posibles".[75] La expedición zarpó de Portsmouth el 24 de julio de 1739 y en la ruta hacia América, Vernon se dedicó a la tarea de entrenar a sus marinos, especialmente en el empleo de cañones pesados y armas ligeras; y "no hay duda de que, bajo su dirección, su pequeño escuadrón se convirtió rápidamente, por su tamaño, en el más eficiente que Gran Bretaña había enviado al mar en muchos años".[76]

El vicealmirante Vernon, quien había llegado a Port Royal, Jamaica, el día 20 de octubre, con 5 barcos de línea, recibió la incorporación del comodoro Charles Brown con el navío Hampton Court, de 70 cañones y zarpó de Port Royal el 15 de noviembre con seis navíos, Hampton Court, Burford, Worcester, Princess Louisa, Strafford y Norwich; así también, destacó a la fragata Sheerness para que informe los movimientos españoles en torno al puerto de Cartagena.[77]

Portobello, por su importancia estratégica, estaba rodeado de posiciones fortificadas y convenientemente armadas y defendidas; su puerto tenía una entrada

71 Ibidem, p.163

72 Portobello era una importante base naval de la costa panameña y de su puerto se exportaba la plata obtenida en las colonias españolas.

73 Brown John, Ob. Cit

74 En los debates parlamentarios, Vernon se distinguió por su posición contra los controles españoles en las Indias y la urgencia de una determinación militar, aprovechando la debilidad de las colonias españolas y el imperativo de destruir a Portobello, desde donde partían los guardacostas (Knox 1899, 4).

75 Knox John (1899). Vernon, Edward (1684-1757). Dictionary of National Biography, 1885-1900. Vol. 58. Wikisource. London, pp.4, 5.

76 Clowes Laird (1898). The Royal Navy. A History from the Earliest Times to the Present. Vol. III. London: Sampson Low, Marston and Company, p.54.

77 Ibidem, p.55.

estrecha y estaba defendido por los castillos de Hierro, Gloria de Dios y San Gerónimo; la estructura defensiva había sido descuidada. De los 200 cañones, los que no habían sido desmontados contaban con escasa munición; además, las tropas españolas se encontraban disminuidas en número. "Todo había quedado para el día siguiente; se iban a fabricar carros de armas; se iban a poner en orden los fuertes; durante cuatro años el gobernador de Panamá había estado instando a que se hiciera, pero todavía no se había hecho cuando la escuadra inglesa apareció ante el fuerte."[78]

La noche del día 20 de noviembre Vernon sale de la estación Jamaica hacia Portobello con sus 6 barcos de línea y el día siguiente inicia el ataque al puerto con la siguiente línea de batalla: (tabla 1)

Tabla 1. Línea de batalla en el ataque a Portobello, 21 de noviembre de 1739

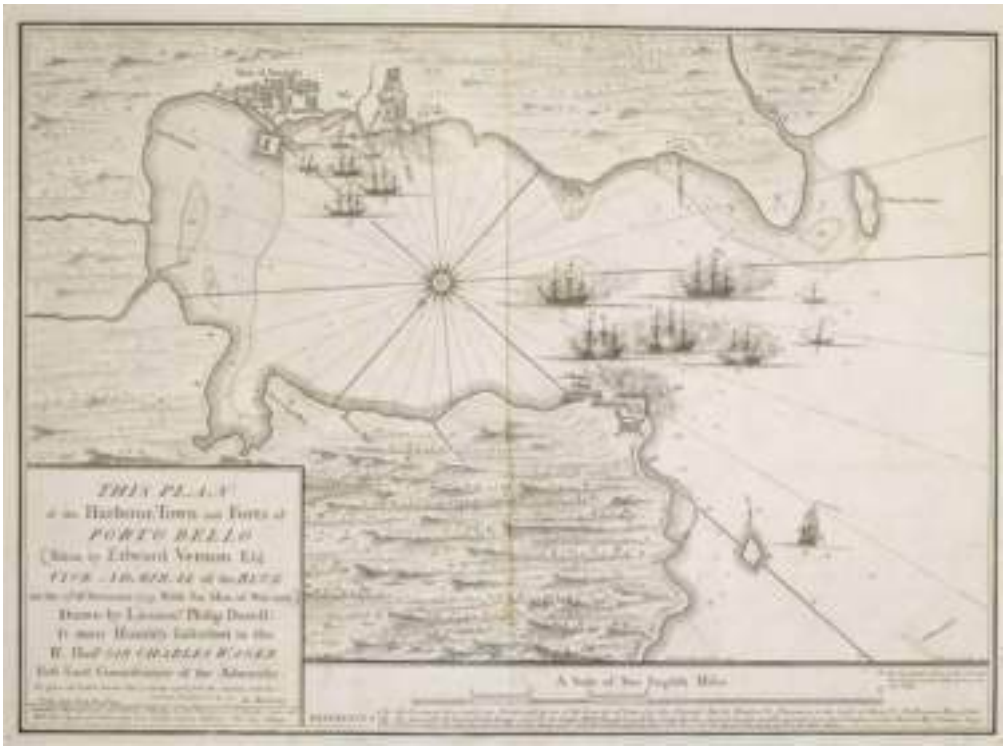
Barcos	Armas	Hombres	Comandantes
Hampton Court	70	495	Comodoro Charles Brown Capitán Digby Dent
Norwich	50	300	Capitán Richard Herbert
Worcester	60	400	Capitán Perry Mayne
Burford	70	500	Vicealmirante Edward Vernon Capitán Thomas Watson
Strafford	60	400	Capitán Thomas Trevor
Princess Louisa	60	400	Capitán Thomas Waterhonse

Fuente: Tomado de Clowes Laird (1898), p.55.

En la tarde del 21 de noviembre de 1739 la escuadra de Vernon se sitúa frente a Portobello (Gráfico 3) y el Hampton Court, que estaba cerca del Castillo de Hierro, inició el ataque, siendo secundado por el Norwich y el Worcester. El ataque fue exitoso y tomó 68 cañones de bronce, inutilizó 80 cañones de hierro; además, fueron volados los fuertes con 22 barriles de pólvora española capturada; el importante botín capturado se distribuyó entre los integrantes de la escuadra. Esta victoria genera un triunfalismo creciente en Londres y anima a los británicos a fortalecer las fuerzas asignadas a Vernon para tomar las posesiones españolas en el Nuevo Mundo.

78 Knox John, Ob. Cit, p.6.

Gráfico 3. Plano británico del ataque a Portobello.



Tomado de Royal Collection Trust. Philip Durell (Active 1739-D. 1740) Battle of Porto Bello, 1739[79]

En España, la noticia de la destrucción de Portobello fue tomada con preocupación y se toma la decisión de enviar a las Indias Occidentales tropas y provisiones, al mando del almirante don Rodrigo de Torres y, sobre todo, comprometieron al monarca francés para que, en apego al compromiso de evitar nuevos asentamientos británicos, envíe a las Indias a 3 escuadrones franceses. Con esto se aseguraba contar con una imponente flota; sin embargo, como sostiene Clowes, los barcos no estaban en buenas condiciones y tenían dificultades en los mandos y tripulaciones, muchos de ellos habían sufrido graves daños a causa del mal tiempo tanto en el cruce del Atlántico como en el Caribe. Antes de que tuvieran la oportunidad de ser colocados en condiciones de apoyo a los españoles, llegaron los refuerzos para el vicealmirante Vernon.[80]

Ante la inminencia de la salida hacia las Indias Occidentales de una escuadra española al mando de Don Rodrigo de Torres, así como de refuerzos franceses, en Gran Bretaña se organizó una expedición cuya flota fue colocada bajo el mando del contralmirante Chaloner Ogle, con la misión de transportar un importante contingente de tropas. El 28 de octubre de 1740 la flota zarpó desde Inglaterra en un accidentado viaje, debido a las condiciones climáticas adversas y llegó el 19 de diciembre a Dominica; eran más de 20 buques de línea, además fragatas, y trans-

79 Royal Collection Trust. Philip Durell (Active 1739-D. 1740) Battle of Porto Bello, 1739 https://militarymaps.rct.uk/sites/default/files/styles/rctr-scale-1300-500/public/collection-online/8/9/660815-1487851037.jpg?itok=9V4rNsQs

80 Clowes Laird. Ob. Cit, p.58.

portes que llevaban 9 mil soldados; el mando naval lo ejercía el contralmirante Sir Chaloner Ogle y como segundo el comodoro Richard Lestock y al mando de las tropas terrestres se encontraba el general de división Lord George Cathcart[81] y los generales de brigada Thomas Wentworth, John Guise y William Blakeney.[82] Ogle llegó a Port Royal, Jamaica, el 7 de enero de 1741 y se puso a órdenes del vicealmirante Vernon, quien había decidido tomar Cartagena y por ello había realizado con anterioridad dos reconocimientos armados.

Gráfico 4. Despliegue de la flota del vicealmirante Edward Vernon ante Cartagena de Indias en 1741.

Tomado de Royal Collection Trust. Isaac Basire (1704-68) Cartagena, 1741,[83]

En el campo español y como refiere J. Batista, las actividades de inteligencia española fueron decisivas, toda vez que un espía infiltrado en el cuartel general del vicealmirante Vernon conoció la maniobra que este realizaría, sobre la base de una convergencia de tres esfuerzos que apretarían el cerco en torno a la ciudad y a sus defensas inmediatas.[84]

Al mando de la defensa de Cartagena de Indias se encontraba el recientemente nombrado virrey de Nueva Granada, Sebastián de Eslava y las fuerzas de defensa

81 Al llegar al Caribe, el comandante de las tropas embarcadas, general Lord George Cathcart falleció de disentería, lo que originó importantes problemas de mando, toda vez que su sucesor el general de brigada Thomas Wentworth no tenía la capacidad ni experiencia para el ejercicio del mando y su actitud conflictiva afectó a las operaciones sobre Cartagena.

82 Clowes Laird. Ob. Cit, pp.62, 63.

83 Royal Collection Trust. Isaac Basire (1704-68) Cartagena, 1741, A View Of / Cartagena / with the several dispositions of the / British Fleet under the Command of / Admiral Vernon published 8 Jun1741: https://www.rct.uk/sites/default/files/collection-online/e/4/660827-1487851142.jpg

84 Batista Juan. (1992). La estrategia española en América durante el siglo de las Luces. Madrid: MAPFRE S.A, p.118.

bajo el mando del general Blas de Lezo, que tenía a sus órdenes una escuadra de seis unidades[85], 3 mil hombres, 600 flecheros indígenas y 1.500 voluntarios; las fortificaciones estaban a cargo del coronel ingeniero Carlos Desnaux. Es importante advertir, como señala César Cervera, "Eslava y Lezo tenían ambos el grado de teniente general, siendo el segundo de mayor antigüedad y el comandante directo de los buques de la Armada, lo que no quitaba que el virrey fuera la máxima autoridad en la plaza"[86].

El 13 de marzo de 1741, el vicealmirante Vernon iniciaba el ataque y se sucedía un intercambio de fuegos de artillería, en especial ante el desembarco británico en la entrada de la bahía, en Bocachica; fue entonces cuando Blas de Lezo ordena el hundimiento de sus 4 buques: África, el San Carlos, el San Felipe y el Galicia[87]; posteriormente fueron hundidos el Dragón y el Conquistador y embarcaciones mercantes para que sirvan de obstáculo y evitar la penetración de navíos ingleses. Sin embargo, la batalla fundamental fue en tierra, en la cual las tropas inglesas, agobiadas por las enfermedades tropicales se vieron diezmadas, en especial por la fiebre amarilla y el agua insalubre. "Vernon desistió de continuar el asedio y ordenó el reembarque de las tropas, regresando a Jamaica todos los navíos sin encontrar ninguna oposición en su ruta, pero dejando atrás casi una decena de miles de soldados difuntos". [88] Los resultados finales fueron difusos; como J. Marchena señala:

"Tras la batalla real, y para la historia naval, comenzó entonces otra intensa batalla, la de las propagandas; y de propagandas cruzadas en este caso [...] Que ha alimentado toda una batalla entre las historiografías española y británica, y en el seno de cada una de ellas, manteniendo ambas obvias divergencias".[89]

El Pacífico sudamericano en el conflicto

Por el Mar del Sur también se experimentó la amenaza británica en esos años y en el informe secreto redactado en 1747 por Jorge Juan y Antonio de Ulloa por encargo del Secretario de Marina, marqués de la Ensenada, advertían sobre la vital importancia del puerto de Guayaquil, tanto para la guerra como para el comercio: "por ser donde se fabrican y carenan casi todos los navíos que navegan en el mar del Sur, como por el crecido comercio que se hace en él de maderas que llevan al Perú y de cacao a Panamá".[90] Así también los dos científicos con referencia al papel geoestratégico de Guayaquil eran claros al afirmar que: "Convendría mucho que se guardase este puerto [...] si alguna de las naciones extranjeras desea formar establecimientos en el Perú [...] sería su primera diligencia apoderarse de Guayaquil,

85 Las unidades a cargo de Blas de Lezo eran el Galicia, el San Carlos, el África, el San Felipe, el Dragón y el Conquistador.

86 Cervera César (2023), *La verdad sobre la defensa de Cartagena de Indias por Blas de Lezo, el héroe manco, cojo y tuerto enfrentado a su jefe.* ABC Historia. 14 de marzo de 2023. https://www.abc.es/historia/.

87 Buque insignia de Blas de Lezo, fue capturado por los británicos antes de que su tripulación pudiera hundirlo.

88 Marchena Juan. Ob, Cit, pp178-180.

89 Ibidem.

90 Juan, Jorge, y De Ulloa, Antonio (1826). Noticias Secretas de América. Primera Parte. Sobre el estado militar y político de las costas del mar Pacífico. Editado por David Barry. Imprenta de R. Taylor, Londres, p.11.

con lo que sería Dueña de aquellos mares, árbitra y absoluta en todas las costas, y única para hacer todo el comercio que quisiese [...] podrían fabricar para guerra o para comercio, cuantos barcos quisieran".[91]

Los británicos contaban con fuentes de información eficaces que señalaban que estos mares eran poco defendidos y habían ideado un movimiento estratégico en 1739; como nos señala Juan Marchena.[92] Este movimiento consistía en emplear una escuadra bajo el mando del comodoro George Anson,[93] conformada por 2 mil hombres con los navíos , Centurion de 64 cañones, Gloucester y Severn de 50, la fragata Pearl de 40, el antiguo mercante Wager de 28 y la corbeta Tryal de 8, además de otros buques menores de abastecimiento; la misión era cruzar el cabo de Hornos y actuar sobre el flanco español en el Pacífico, atacando los puertos del litoral, tomar Panamá y enlazarse con las fuerzas del vicealmirante Edward Vernon que había conquistado Portobello. Posteriormente se cumpliría un avance por los territorios españoles. Anson partió hacia el sur de América el 18 de septiembre de 1740.[94] (Ver Gráfico 5).

Para neutralizar la maniobra británica e impedir que lleguen al océano Pacífico, España organizó una escuadra bajo el mando del almirante José Alfonso Pizarro, la cual fue armada y equipada apresuradamente. Esta fuerza estaba conformada por 2.800 hombres, 5 navíos: el Asia de 64 cañones, el Guipuzcoano, el Esperanza, el San Esteban y el Hermiona de 50, en todo caso una escuadra inferior a la británica. Pizarro zarpó definitivamente el 22 de octubre de 1740.

En esta carrera hacia el Pacífico, las dos escuadras sufrieron contratiempos por el mal clima y las enfermedades. La escuadra española quedó prácticamente destruida por el mal tiempo, incluso antes de pasar el cabo de Hornos.[95] Mientras tanto, la escuadra británica de Aston logró llegar al Pacífico y al reorganizar su escuadra encontró que sólo contaba con algo más de 400 hombres y con el Centurion, el Gloucester, y la Tryal se organizó para empezar las operaciones; para octubre de 1741 apresó mercantes españoles, capturó un importante botín y se enteró, tanto de la destrucción sufrida por la escuadra española de Pizarro como del fracaso del vicealmirante Vernon en la toma de Cartagena.[96]

91 Ibidem, p.13.

92 Marchena Juan, Ob. Cit, pp.199, 200.

93 "La expedición del comodoro George Anson fue enviada con fines beligerantes cuando estalló la guerra con España en 1739.

94 Marchena Juan, Op. Cit, pp.200, 201.

95 El almirante Pizarro regresó con el Asia al Río de la Plata; había perdido la mitad de la tripulación de su navío, y de su escuadra solo le quedaba el Esperanza, que había regresado a Montevideo. (Marchena 2018, 206)

96 Marchena Juan. Ob. Cit., p.207.

Gráfico 5. El movimiento estratégico británico para acabar con el imperio español en el siglo XVIII.

Tomado de Viana Israel, 2023.[97]

El comodoro Aston se había dado cuenta de que debía cambiar sus planes iniciales de actuar sobre Panamá y con su escuadra muy disminuida, se dedicó a afectar el comercio español en la costa del Pacífico sudamericano, atacando los puertos y capturando buques mercantes para recomponer su escuadra. Posteriormente se dirigió al norte, a Nueva España, con el objetivo de capturar al galeón Nuestra Señora de Covadonga, que anualmente salía de Acapulco hacia Filipinas. Cuando llegó a este puerto, en enero de 1742, el galeón estaba bien protegido por las defensas fortificadas de Acapulco, por lo que atravesó el Pacífico llegando a Macao, donde se preparó para esperar la llegada de su objetivo.[98]

El 20 de junio de 1743, Anston logró interceptar en aguas asiáticas al Nuestra Señora de Covadonga, capturando su riqueza consistente en más de millón y medio de pesos de plata y luego retornó a Gran Bretaña, donde entregó el botín y fue vitoreado.[99] Mientras tanto la recompuesta escuadra del almirante Pizarro lo seguía cazando en el Pacífico español.

Para Alfred T. Mahan la expedición del comodoro Anson: "no tuvo ningún resultado militar más allá del terror y el consiguiente bochorno causado a los asentamientos españoles; pero sus mismas desgracias y la serena perseverancia [...] produjo un gran éxito le han dado un merecido renombre".

97 Viana, Israel (2023). El año funesto en que Vernon y Anson soñaron con aplastar el imperio español. ABC, 9 de octubre de 2023, Madrid, Enfoque, p.12

98 Ibidem, pp.209, 210.

99 Anson capturó un gran botín, "pero solo 188 de los casi 2.000 hombres que habían salido con Anson tres años y nueves meses atrás, regresaban a Londres". (Marchena 2018, 210)

La exitosa defensa de Cartagena de Indias tuvo una marcada importancia en el plano geoestratégico. Gran Bretaña ya no dispuso de fuerzas y recursos suficientes para intentar la conquista de territorios españoles de América del Sur y el centro de gravedad de las luchas imperiales se trasladó nuevamente al continente europeo con la guerra por la Sucesión de Austria, que dio inicio en 1740 y se extendió hasta octubre de 1748, cuando tendría lugar una nueva iniciativa de paz entre las potencias, el tratado de paz de Aix-la-Chapelle, que no significó el fin de las hostilidades.[100]

Este período que termina en 1748 es resumido por Juan Marchena de la siguiente manera:

> "En conclusión, la Real Armada, tan grande y tan costosa, creada a lo largo de más de veinte años [...], no sobrevivió a esta nueva guerra. De los 177 buques (98 navíos y 79 fragatas) alistados en la Armada entre 1700 y 1749, solo 24 pasaron el umbral del año 1750. De los 82 buques que compusieron la Armada durante la guerra entre 1739 y 1748 (66 navíos y 16 fragatas) se perdieron 52 durante estos años (38 navíos y 14 fragatas) [...] Solo sobrevivieron 22 navíos y 2 fragatas, es decir, casi uno de cada cuatro buques. [...] estas cifras muestran la crudeza de lo que había sido esta guerra: 52 buques destruidos, centenas de miles de pesos gastados, y una cifra de muertos que superó los 15.000 [...] El número de heridos y enfermos alcanzó los 40.000, y el de inválidos casi un tercio de ellos."[101]

A mediados del siglo XVIII, se alteraron algunos de los presupuestos básicos que habían regido la estrategia naval de los espacios marítimos en la América española. Los acontecimientos de la guerra del Asiento (1739-1748) terminaron con la antigua ruta de Tierra Firme, lo que generó el fin de la prohibición de navegar desde España al Pacífico[102] y el desmantelamiento de la Armada del Mar del Sur. En 1748 una Real Orden suprimió además la Armada de Barlovento que protegía el Caribe y el Golfo de México.[103]

En este contexto, a mediados de siglo se producían cambios notables en la estrategia naval en las Indias; la defensa quedaba centralizada y encomendada a las unidades de la Armada Real, un único cuerpo basado en la metrópoli y que sustituía a la defensa local proporcionada por los escuadrones basados en las colonias.

Esto se inscribiría en el período histórico del "Auge Absolutista", correspondiente a la Edad Moderna y contemplaría el fin de España como poder hegemónico y la emergencia de Francia como poder europeo, con proyección mundial, hasta la guerra de los Siete años, la cual significó el declive francés y la materialización de

100 Mahan, Alfred T., Ob. Cit, p.261

101 Marchena Juan. Ob. Cit., p.237.

102 El Pacífico había tenido la consideración de un mar cerrado y prohibido, incluso para los barcos españoles procedentes de la península Ibérica, quedaba abierto al envío de navíos a través del cabo de Hornos (Pérez - Mallaina 1989, p.49)

103 Pérez-Mallaina Pablo. Op. Cit., p.49.

la superioridad británica en los mares y que pasó a consolidarse como la primera potencia marítima y colonial del mundo.

Consideraciones finales

Diversos historiadores navales, en aplicación a la teoría conocida con el nombre de "principio del agua azul", consideran que "el domino de los mares significa el control de las tierras adyacentes a ellos [...] y ha sido corroborado ampliamente por las batallas navales de la historia".[104] Este principio tuvo plena vigencia hasta la segunda mitad el siglo XVIII y demandó de los Estados que querían ocupar un lugar estelar en el poder mundial, el imperativo de contar con una poderosa fuerza naval con capacidades de actuar favorablemente en ultramar.

En estas páginas se ha condensado uno de los momentos más importantes de la historia marítima, toda vez que, partiendo de los albores de la Edad Moderna, se ha desarrollado un estudio detenido sobre los aspectos centrales que configuraron el auge absolutista del siglo XVIII y en especial los conflictos armados relacionados a la Sucesión Española y a la guerra del Asiento o de la "Oreja de Jenkins", como la denominan los británicos. Estos conflictos son considerados como los primeros de alcance mundial, y América fue partícipe de estos hechos.

Desde un punto de vista geopolítico, estos hechos históricos ponen en evidencia que las condiciones geográficas de los imperios, para el caso de este periodo de tiempo, o de los Estados, proyectando la historia hacia la actualidad, deben complementarse con decisiones y acciones que permitan que este espacio marítimo sea utilizado en beneficio propio. Es decir, no es suficiente tener condiciones geográficas vinculadas al mar para concebirse como un Estado marítimo, lo que lo convierte en tal, es el accionar integral para su uso pleno.

Comprender a profundidad la importancia del mar y su influencia para los Estados ribereños como el ecuatoriano, es necesario y una tarea aún en desarrollo, por ello se consideró importante el análisis de la lucha por el control del mar en las Indias Occidentales durante el siglo XVIII, pues es un vasto periodo con útiles enseñanzas en el ámbito marítimo; está antecedido de un hito histórico en la humanidad como el descubrimiento de América, evidencia el declive de potencias como la española, el auge y preponderancia de otras como la inglesa y la francesa, constituyéndose a su vez en el preámbulo de lo que serán las luchas por la Independencia de América, otro espacio de tiempo en el que el mar tendrá un papel determinante aunque menos estudiado y por tanto también, un desafío para quienes estudian la historia militar, la historia marítima de nuestro Ecuador.

Consecuente con lo indicado anteriormente, el auge y caída de las potencias marítimas no es casualidad, sino el resultado de las correspondientes decisiones que sus líderes tomaron y de aquellas que no supieron tomar para preservar su

104 Koenig, William. (1977) Grandes batallas navales, Dirigido por S.L. Mayer. Edit. Marín S.A., Barcelona, p.7.

influencia y poder en ese espacio marítimo que en aquel entonces era un espacio lleno de rutas marítimas, que se transformó progresivamente en un escenario de disputas por su control y que actualmente se constituye también en una potencial fuente de poder para aquellos países ribereños que tienen la capacidad de utilizarlo responsablemente en su beneficio.

El mar es tal cual su naturaleza, generoso, lleno de oportunidades para quien sabe navegar en él, pero al mismo tiempo celoso y digno de respeto; por tanto, a la luz de los hechos históricos analizados, cabe interrogarse sobre lo necesario que es mirar la geopolítica con visión marítima para países como el Ecuador, un Estado marítimo por naturaleza que tiene la oportunidad de encontrar en el mar mejores condiciones para el futuro de sus ciudadanos; tan solo necesita vivir por y para el mar.

Bibliografía

Andrade, Galo. (2022) *Ecuador su historia desde el mar*, https://online.fliphtml5.com/sgadz/wmbi/

Andrade G., Villao D. (2018*) A Maritime Vision for Geopolitics. Developments and Advances in Defense and Security.* MICRADS 2018. (pp.235-243). https://doi.org/10.1007/978-3-319-78605-6_19

Batista, Juan. (1992). *La estrategia española en América durante el siglo de las Luces.* MAPFRE S.A. Madrid.

Baudot, María. (2019). *La política naval española entre 1700 y 1736. La recuperación del poder naval de la Monarquía*. Tempus Revista en Historia General, nº 9, pp. 1-50.

Bordejé y Morencos, Federico. (1966). *El inmovilismo táctico en el siglo XVIII*. Editado por Instituto de Historia y Cultura Naval. Revista de Historia Naval (Armada Española), pp.45-66.

Britannica, T. Editors of Encyclopaedia. (2014). *War of Jenkins' Ear.* https://www.britannica.com/event/War-of-Jenkins-Ear .

Brown, John. (2012). *The War of Jenkins' Ear. Military Heritage*, pp. 40-45.

Canales, Carlos y Del Rey, Miguel. (2016). *De Salamina a las Malvinas. 25 siglos de guerra naval*. Edaf.

Cepeda, José. (2014). *El Ejército de los Austrias y la crisis sucesoria de la Monarquía*. En la "Guerra de Sucesión Española". Revista de Historia Militar (Instituto de Historia y Cultura Militar), pp. 39-54.

Cervera, José. (2000). *La Guerra de Sucesión en el escenario americano*. Editado por Instituto de Historia y Cultura Naval. Revista de Historia Naval (Armada Española), nº 71, pp. 75-84.

Clowes, Laird . (1898). *The Royal Navy. A History From the Earliest Times to the Present.* Vol. III. Sampson Low, Marston and Company. London.

Donoso Anes, Rafael. (2006). *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750). Su contexto histórico y sus aspectos económicos y contables*. Cuaderno 52 del Instituto de Historia Naval (Instituto de Historia y Cultura Naval), pp. 55-85.

Escobar, Luis. (1992). *Efectos marítimos y navales de la hazaña de Colón*. Revista de Marina No. 5, Armada de Chile, pp.528,529. https://revistamarina.cl/revistas/1992/5/lescobard.pdf

Estrada Icaza, Julio (1972). El puerto de Guayaquil. La mar de Balboa. Archivo Histórico del Guayas. Guayaquil.

Freedman, Lawrence, (2013), *Strategy: a history*, Oxford University Press, New York.

Fuentes, María del Mar. (2019). *Estudio de la evolución técnica de los veleros a lo largo de la historia*. Universitat Politècnica de Catalunya. [Monografía], Barcelona. https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/172339/146561_TFM%20Mar%C3%ADa%20del%20Mar%20Fuentes%20S%C3%A1nchez.pdf

González Mezquita, María Luz. (2015). *La Paz de Utrecht y su impacto en el mundo atlántico. Una aproximación a partir del caso del Río de la Plata*. "Los tratados de Utrecht y América". *Anuario de Estudios Americanos* 72, nº 1 (2015): 97-124.

Hernández, Mario. (1992). *El mar en la historia de América.* Editorial MAPFRE, S. A. Madrid.

Izcue C., Arriarán A., Tolmos Y. (2012), Apuntes de Estrategia Navale, Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina. Callao p. 16.

Juan, Jorge, y Antonio De Ulloa. (1826). *Noticias Secretas de América. Primera Parte. Sobre el estado militar y político de las costas del mar Pacífico* . Editado por David Barry. Imprenta de R. Taylor, Londres.

Kissinger, Henry.(2016). *Orden Mundial. Reflexiones sobre el carácter de las naciones y el curso de la historia.* Penguin Random House, Barcelona.

Knox, John. (1899). *Vernon, Edward (1684-1757). Dictionary of National Biography, 1885-1900.* Vol. 58. Wikisource, London.

Lynch, John. (1999). *La España del siglo XVIII.* 2da. Edición. Traducido por Juan Faci. Crítica. Barcelona.

Mahan, Alfred T. (1889). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Sampson Low, Marston & Company, Limited, London.

Malamud, Carlos.(2005). *Historia de América.* 2da.Ed. Alianza Editorial, Madrid.

Marchena, Juan. (2018). *Los buques de la Real Armada. 1700-1825.* Vol. II., de *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada (1750-1823),* de Juan Marchena y Justo Cuño. Ediciones Doce Calles, Madrid.

Merlo, John y Andrade, Galo (2021). *La construcción de una estrategia nacional para la gestión marítima del Ecuador con visión oceanopolítica.* Revista de Marina.

Moncayo, Paco (2016). *Geopolítica Espacio y Poder.*, Ecuador: Universidad de Fuerzas Armadas ESPE. Sangolquí.

Pérez - Mallaina, Pablo. (1989). *Los espacios marítimos del ultramar español a mediados del siglo XVIII.* En "La marina de la Ilustración", de Instituto de Histora y Cultura Naval. Jornadas de Historia Marítima, 49-62. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

Pérez, Gaspar. (1992). *Armadas españolas de Indias.* Fundación MAPFRE , Madrid. https://doi.org/10.31095/investigatio.2022.18.8

Romey.Kristin,(2017).¿PorquénosehanencontradolascarabelasdeCristóbalColón?9denoviembre de 2017, National Geographic. https://static.nationalgeographic.es/files/styles/image_3200/public/columbus-ship-GettyImages-517331824.webp?w=1600&h=1067&q=100

Rosales, Benjamín. (2022). *Los Últimos Navegantes en Balsas Oceánicas: testimonio de un balsero.* INVESTIGATIO, (18), Universidad Espíritu Santo – UEES.

Russell Hart, Francis. (1908). *The Attacks upon the Spanish main by the Admiral Vernon.* Associated Publishers of American Records, New Haven.

Salgado Alba, Jesús. (1988). *Ideas estratégicas de la Marina de la Ilustración.* En "La Marina de la Ilustración", de Armada Española, 33-48. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

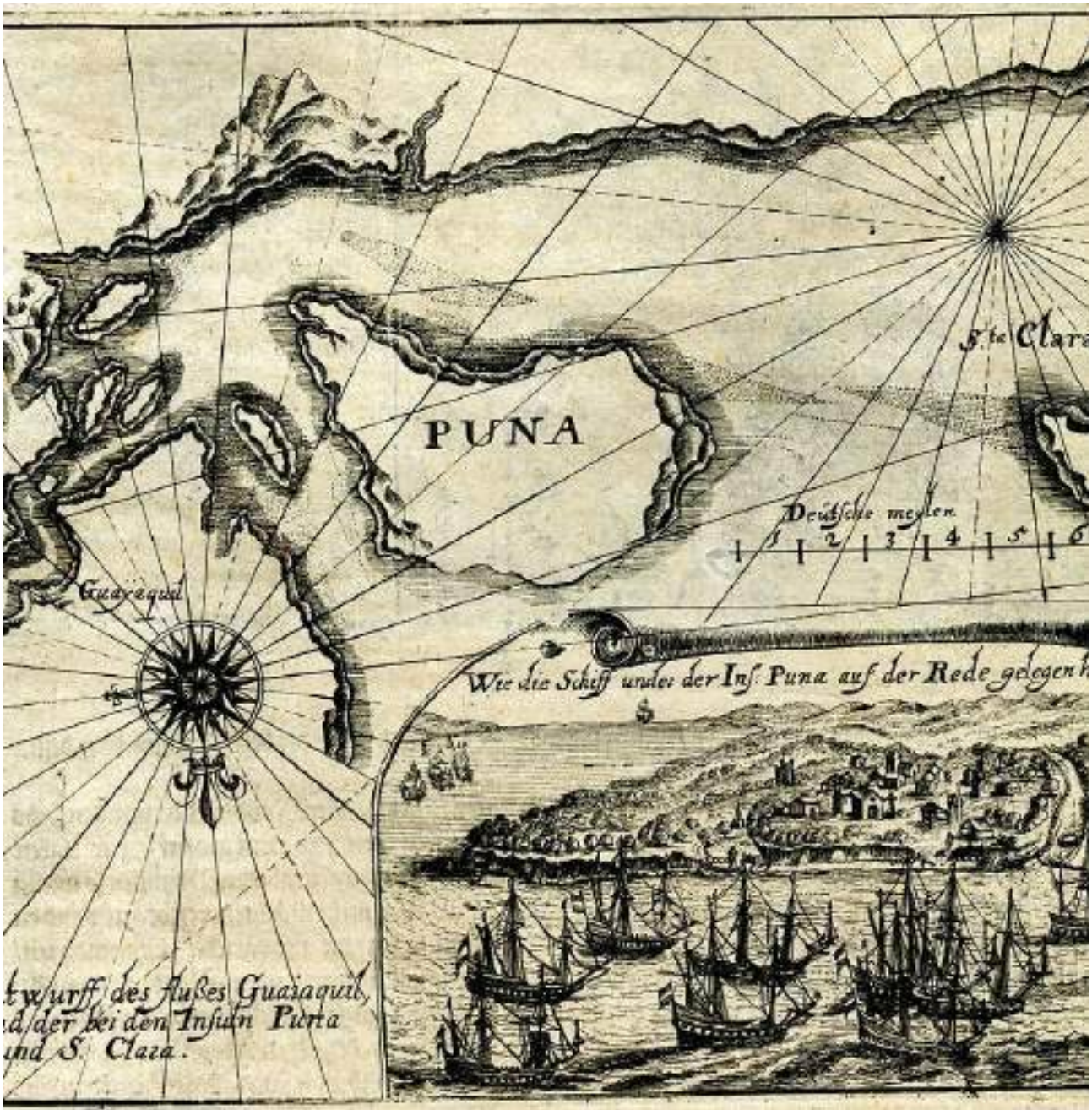
Sánchez, Agustín. (2013). *Los tratados de Utrecht y la América española.* En: "La Paz de Utrecht y su herencia. De Felipe V a Juan Carlos I (1713-2013)", de Ruiz Ignacio y Bermejo (directores) Fernando, 339-356. Dykinson, S.L, Madrid.

Solis, E. (2010). *Manual de Estrategia.* Academia de Guerra Naval del Ecuador, Guayaquil.

Tejedor, G., Lorenzo, E., Gallego, F. (1994). *El tratado de Tordesillas.* Anaya educación. Junta de Castilla y León. https://files.core.ac.uk/pdf/1153/71527734.pdf

UK Parliament. (1848). *Treaty of Adrianople - Charges against Viscount Palmerston. Commons Sitting of 1 March 1848 Series 3 Vol. 97.* 1848. https://api.parliament.uk/historic-hansard/sittings/1848/mar/01#commons

Viana, Israel. (2023). *El año funesto en que Vernon y Anson soñaron con aplastar el imperio español. ABC,* 9 de octubre de 2023. Enfoque. P.12. Madrid.



Sistemas defensivos y fortificaciones hispanas en el puerto de Guayaquil.

José Julián Trujillo Orellana[1]

1 Arquitecto. Candidato a miembro de la Academia Nacional de Historia Militar del Ecuador.

Introducción

El presente trabajo, enmarcado en el estudio histórico de infraestructura militar en el actual territorio ecuatoriano, busca analizar, relatar y rescatar la memoria fundacional y evolutiva de los diferentes sistemas defensivos edificados a lo largo de la historia de la ciudad portuaria de Guayaquil en la República del Ecuador.

Recapitulando desde la enredada historia fundacional y establecimiento colonial definitivo de la ciudad de Guayaquil, este artículo pretende enmarcar cronológicamente situaciones, pedidos, proyectos y consolidación de fortificaciones a través de bibliografía documental, cartas de época, partes de guerra, planos y planimetrías para el subsecuente aporte a la construcción de sumario cronológico de eventos y hechos que permita visualizar a través de la historia la importancia de esta urbe respecto a la infraestructura militar que en ella se vio a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII.

Considerando a las Fuerzas Armadas ecuatorianas como herederos primordiales de este particular apartado histórico y arquitectónico que posee un alto valor social, cultural, identitario y patrimonial se aspira que esta pequeña ventana al pasado reavive el interés y genere puentes de encuentro entre los estudios urbanos histórico-patrimoniales y el estudio académico histórico-militar, encuentro clave entre la sociedad civil y militar en pro del rescate de una memoria en común e identidad como ecuatorianos.

Contexto global

¿Cómo se explica la intacta conservación de un imperio durante más de tres siglos?, de acuerdo con Fernando Cobos Guerra miembro de la Real Academia de Ingeniería de España se le atribuye al imperio español este particular logro gracias a que, de entre todos los imperios, el hispano fue el que más fortificaciones ha construido en la historia de la humanidad y que junto a su particular arquitectura, formas y dogmas proyectaron un paisaje único e identitario a lo largo y ancho de sus dominios.[1]

"No se puede dudar de que los españoles aspiran al dominio universal y que los únicos obstáculos que hasta el presente han encontrado son las distancias entre sus dominios y su escasez de hombres". Con estas palabras el cardenal Richelieu se dirigió a Luis XIII de Francia en 1624.[2] Tomándose lo anterior como una observación valida y relevante de la época, se puede intuir que en efecto la opción más viable para la monarquía hispana respecto al suplir la falta de hombres y las enormes distancias entre sus dominios fue a través de la construcción de complejos defensivos y el manejo estratégico de ellos.

1 Silva, M.; de Miranda, P. A. Pinén, J. C. & Muñoz, A. C. (2004). Técnica e ingeniería en España: El siglo de las luces: de la ingeniería a la nueva navegación. Real Academia de Ingeniería, Institución "Fernando el Católico".

2 Parker, G. (2004). Cambridge studies in early modern history: The army of Flanders and the Spanish road, 1567-1659: The logistics of Spanish victory and defeat in the Low Countries' wars (2a ed.). Cambridge University Press

Dentro de un periodo histórico que abarcó siglos, en el que los diferentes tratados de fortificaciones, sean estos propuestos por Vegencio, Durero, Cataneo o el célebre ingeniero militar y mariscal francés Vauban, fueron puestos a prueba se determinó y concluyo que ya para el siglo XVIII ninguna fortaleza del imperio era inexpugnable destacando entre varios puntos el acelerado desarrollo tecnológico de la artillería de campo y naval. En consecuencia este equipamiento urbano militar comenzó a ser clasificado en base al tiempo que podía resistir un asedio sin socorro.[3]

A cada fracaso o victoria en defensa de posiciones por medio de fortificaciones en el imperio hispano, le seguía una inmediata reconstrucción o intervención en mejora de los sistemas arquitectónicos y estructurales sin ser diferente el accionar en el apartado de los dominios americanos. Se podría entonces hablar de Cartagena de indias y su amplia red defensiva o de la Habana con sus antiguos fuertes baluartes y murallas levantados tras siglos de asaltos y defensas. Cobos apunta a que estos sistemas fuera de pertenecer a la teoría técnica de la ingeniería militar de la época respondían más al producto de la experiencia dentro del combate lo que implicaba cambios que abarcaban lustros o décadas.

Es así que se puede encontrar un amplio registro de evidencia física, documental o fotográfica de una extensa red de fortificaciones existentes desde el Amazonas hasta el Pacifico y Atlántico, por los Andes y desiertos americanos, sin embargo existen locaciones que al no poseer grandes muestras arquitectónicas o arqueológicas relacionadas con sistemas de fortificaciones que hayan sobrevivido hasta nuestros tiempos aparentemente han conservado solo una parte del registro histórico que se soporta en la memoria histórica colectiva omitiéndose hechos y situaciones claves que han forjado un sentimiento identitario.

La República del Ecuador en su apartado histórico-patrimonial se ha caracterizado por su amplia y destacada muestra de arquitectura colonial civil, religiosa y administrativa de entre los siglos XVI-XIX, no siendo así en el caso de su infraestructura militar. Derrocamiento, desaparición, omisión y falta de interés han relegado este interesante capítulo de la historia al olvido. Fueron varias las ciudades ecuatorianas que poseían una reducida aunque interesante muestra de arquitectura militar de tiempos coloniales en donde fortines, cuarteles, fortalezas y murallas fueron de a poco perdiendo su relevancia operativa estratégica alejándose entonces del relato y retrato histórico académico tendiendo finalmente a diluirse y distorsionarse en la memoria, motivo por el cual se considera oportuno el aportar a la memoria y traer al presente una imagen de la evolución de esta importante infraestructura.

3 Silva, et. al. Obra citada.

Fortificaciones en Santiago de Guayaquil

Primeros años

Resulta complejo y enredado comprender el proceso de consolidación y establecimiento definitivo de la ciudad de Guayaquil. Las diversas localizaciones que ocupó desde su etapa fundacional hasta su asentamiento definitivo han causado gran diversidad de criterios dentro del campo investigativo dificultando una resolución definitiva. En este sentido y para propósito del presente artículo, se adoptará como guía y punto de partida lo expuesto por el historiador Francisco Campos en 1894 dentro de su "Compendio Histórico de la ciudad de Guayaquil".

Los primeros fundamentos de la ciudad establecida por europeos, entre ellos Sebastián de Benalcázar se remiten a la ensenada de Charopotó en el año de 1534. El establecimiento tendría un corto periodo de existencia y posterior abandono debido a intensas trifulcas contra tribus, dificultad logística y constante hostilidad de pueblos indígenas principalmente los huancavilcas.

Dados los acontecimientos acaecidos durante la primera "fundación" el teniente gobernador Gonzalo Pizarro desde Lima habiendo sido informado de lo sucedido resuelve enviar al capitán Zaera junto a un grupo de respetables fuerzas a la reconquista y ocupación del sitio de la primera fundación. Se hace mención de grandes padecimientos de los colonos encontrando resistencia nativa, motivo que llevó a la construcción de la primera edificación destinada a la defensa para el año de 1536.[4]

Figura 1. Interpretación de escena fundacional de fuertes europeos en América.

Adaptado de S.N. (2023). Empalizada de penco [Fotografía], Galería de la Historia de Concepción. Chile. https://www.ghconcepcion.cl/index.php/empalizada_de_penco/

4 Campos, Francisco. (1894). Compendio Histórico de Guayaquil desde su fundación hasta el año de 1820. Escuela de Artes y Oficios de la Sociedad Filantrópica.

Se debería entender este primer intento de infraestructura militar tomando como referencia los primeros ejemplos de fortificaciones europeas en suelo americano pues al tener éstas un carácter operativo y de campaña debían levantarse lo más rápido posible con los materiales resistentes que se encuentren disponibles con mayor facilidad en la zona. Su diseño estaba más cerca de la interpretación local que de los sistemas defensivos medievales ya que no todas las primeras misiones colonas contaban con expertos ingenieros entre sus filas.[5] Es entonces que se sugiere que el primer intento fortificador de Guayaquil contó con un trabajo preliminar de limpieza y deforestación, en un área dominante, seguido de la excavación de una fosa poligonal con una plataforma o terraplén central amurallado con postes a modo de empalizada que tendrían pequeñas aberturas a modo de "saeteras", 1 o 2 accesos en paralelo alrededor de la empalizada y en el interior se dispondría un pequeña cantidad de cabañas con 1 o 2 torres en las esquinas interiores del terraplén a modo de "torres de homenaje".

Figura 2. Interpretación de escena fundacional del fuerte de San Juan (1567) por Juan Pardo

Recuperado de Vázquez, A. (2019). S.N.[Fotografia]. X. S.N. https://twitter.com/Alber/status/1211021578307297287

Campos añade que esta segunda ocupación a pesar de prever el arribo de mujeres españolas y la mejora de logística para alimentos y suministros, finalmente cayó en nuevos enfrentamientos con nativos, siendo abandonada y destruida en

5 Flores Sasso, V. (2007). Primeras construcciones defensivas españolas en el Caribe. Centro de Altos Estudios Humanísticos y del Idioma Español, 2, pp. 25–29.

cuestión de meses durante el período de 1536 a 1537.[6] A ello se sumó una nueva expedición a cargo de Francisco de Orellana en busca de un mejor sitio en el que se pueda edificar nuevamente la ciudad de Guayaquil; es así que en 1537 decide establecerla al pie de la colina denominada Cerrillo Verde al margen occidental del rio Guayas.[7]

Para el año de 1603 y después de haber sufrido un ataque en 1587 por el corsario ingles Thomas Cavendish, la ciudad logra estabilizarse y consigue un hito particular: el rey Felipe III expide un decreto en el cual se ordena la construcción de dos buques el Jesús María y la Santa Isabel para garantizar el movimiento de mercancía y posible defensa del puerto. A pesar de ello en 1624 Jacques L'Hermite junto a su escuadra naval invaden Guayaquil y el asentamiento contiguo en la Isla Puna, dejándolas casi destruidas por completo.[8]

En respuesta a los hechos devastadores acaecidos sobre la ciudad de Guayaquil, Antonio de la Morga Sánchez Garay, presidente de la Audiencia de Quito en carta dirigida a S.M. el rey, el 15 de abril de 1625, anuncia que el virrey de Lima ha puesto en sus manos la defensa del puerto y ciudad de Guayaquil en prevención de posibles nuevos hostigamientos, haciéndose mención especial a la carencia de material bélico, pues no disponía de arcabuces ni mosquetes.[9] A ello añade la inédita solicitud de un fuerte y recursos económicos para la defensa según se recoge en la carta oficial.

Francisco Pérez de Navarrete corregidor de la ciudad de Guayaquil para el año de 1627 en carta expedida el 12 de mayo expresa urgente necesidad de permisos para comerciar cacao con el objeto de reconstruir la ciudad, al mismo tiempo que solicita al virrey el envío de 12 piezas de artillería de tipo culebrilla.[10]

No es hasta 1630 que el virrey del Perú, Luis Jerónimo de Cabrera, conde de Chinchón, reconoce la necesidad de fortificar el naciente puerto y astillero de Guayaquil. La carta recogida el 15 de abril rinde parte comentando que "… serán necesarias diez piezas de artillería… dos culebrinas Rs. de 25 libras… dos y medio de 16 y dos tercios de 14… ruedas y demás pertrechos y las balas necesarias… según lo que ha referido el Capitán de la Artillería del Puerto del Callao…"[11]

Respecto a la infraestructura se refiere a la necesidad de fuertecillos, fortificaciones y planchadas aunque encuentra complicado e innecesario el gasto de arcas reales para ello, por lo que sugiere encontrar otros medios sugiriéndose entonces

6 Campos, Francisco. Obra citada

7 Campos, Francisco. Obra citada

8 Ibidem

9 Morga, Antonio. (1625). Sobre la defensa del puerto y ciudad de Guayaquil. Portal de Archivos Españoles. http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/find?nm=&texto=guayaquil

10 Pérez de Navarrete, F. (1627). El corregidor de Guayaquil sobre la ciudad y puerto. https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/415336?nm

11 De Cabrera y Bobadilla, L. J. F. (1630). El virrey del Perú sobre fortificación de Guayaquil. https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/412989?nm

la contribución especial de los guayaquileños con mayores posibilidades económicas además de instar el uso y decomiso de adobe para trabajos defensivos en una suerte de muro y trincheras de campaña a lo largo de la entonces Guayaquil y Puná.[12]

Campos apunta a que para el año de 1682 la ciudad obtuvo el permiso real destinado a la construcción de medidas defensivas que permitió plantear la construcción de una muralla que defendiera la ciudad que para este entonces se encontraba emplazada a las faldas del cerrillo verde en donde tomando como base los remanentes de un intento de la muralla defensiva informal que se planeó levantar desde 1630 como se mencionó anteriormente, se decidió levantar la nueva muralla sobre sus remanentes haciendo uso de piedra para las bases y cal, adobe y canto para el cuerpo.[13]

Edward David y su compañero Dampierre en el contexto de su invasión a la ciudad en 1684 escriben; "Esta ciudad se haya construida sobre la orilla, al pie de una agradable montaña, cuya pendiente se halla al lado del rio… Tenía dos fuertes, el uno en la planicie, el otro a la altura…"[14] Campos difiere en su revisión final y señala que para ese entonces los llamados fuertes debieron parecer más un conjunto de trincheras con murallas de tierra y arena temporales en donde si destaca la existencia de 2 piezas de artillería fija en los sectores denominados La Planchada y Santo Domingo.

En el tomo IV de Historia Marítima del Ecuador, Sánchez relata que para el año de 1687 en la cima del cerrillo verde se edificó una fortaleza de madera a la que se llamó San Carlos, que contaba con 4 cañones y 4 pedreros, servido por alrededor de 50 personas. A ello se suma el de Santo Domingo que se cuenta estaba armado con cañones de 12 libras y pedreros servidos por alrededor de 200 soldados lo cual resulta curioso dada la escasez e insistentes pedidos de personal militar en la época.[15]

A lo anterior, el libro "Leyendas, tradiciones y páginas de la Historia de Guayaquil" añade la mención especial del saqueo y destrucción del fortín de San Carlos, ocurrida en el contexto de la más cruenta invasión pirata en 1687, en la cual los invasores ingleses y franceses tomaron como botín de guerra 40 botijas de pólvora, 20.000 balas, 2 cañones, 5 pedreros e incendiaron el archivo oficial junto a la guarnición y fortaleza de la cima es decir el fuerte de San Carlos.[16]

Como resultado de todo lo anterior se puede entender que durante los convulsos siglos XVI y XVII, la ciudad de Guayaquil logro implantar un sistema de defensas relativamente estable que a pesar de carecer de planificación a largo plazo y técnica oficial, se trató de consolidar pragmáticamente a vísperas del siglo XVIII

12 De Cabrera y Bobadilla, L. J. F. Ob. Cit.

13 Campos, Francisco. Obra citada

14 Ibidem

15 Sánchez, Mariano. (2011). Historia Marítima del Ecuador. INHIMA.

16 Pino Roca, Gabriel. (1973). Leyendas tradiciones y páginas de historia de Guayaquil. Junta Cívica de Guayaquil.

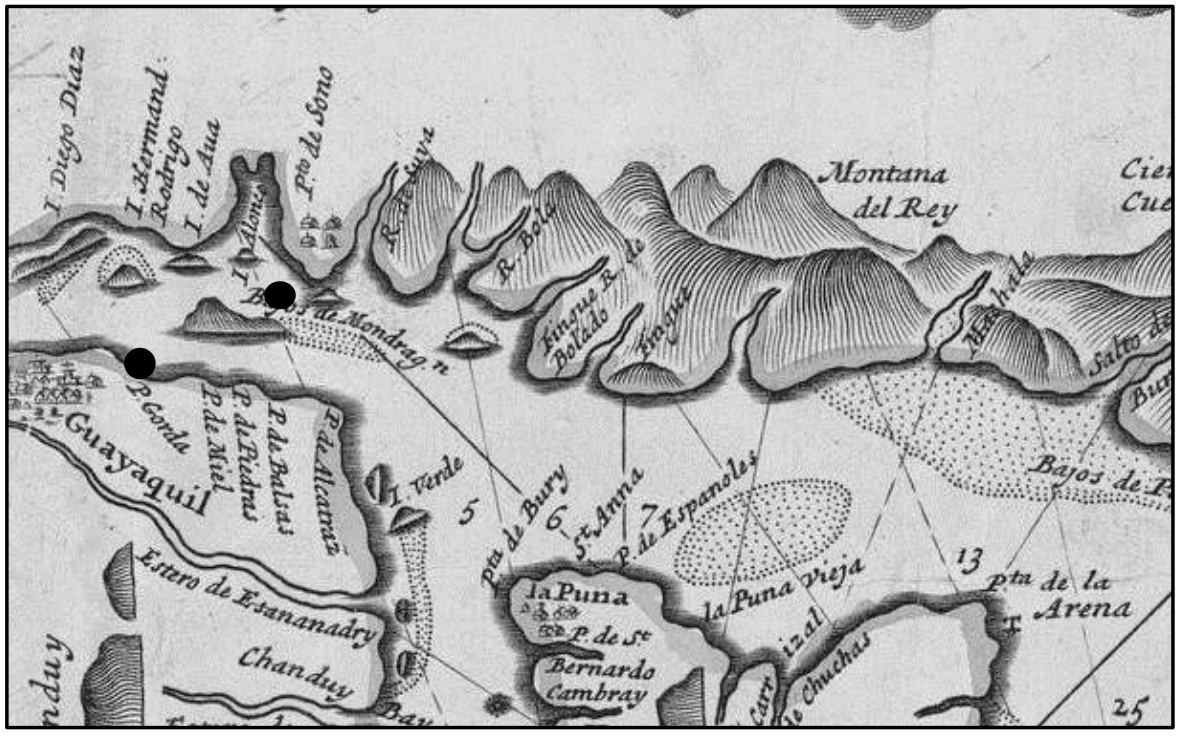
como consecuencia de las invasiones que la ciudad sufrió, por lo que se pueden destacar los siguientes equipamientos defensivos de la ciudad:

La Planchada (Terraplén a modo de batería de costa)
San Carlos (Fortín de campaña en cumbre, guarnición y polvorín)
Santo Domingo (Terraplén a modo de fortín artillado)
Muro defensivo (en construcción a las faldas del Cerrillo Verde).

Expansión y Tecnificación

A inicios del siglo XVIII y tras las repetidas invasiones vividas, siendo la más próxima en 1709, ejecutada por el corsario inglés Woodes Rogers, el cabildo junto con el vecindario de Guayaquil motivaron una nueva solicitud al gobierno peninsular con el fin de obtener el permiso y recursos para la edificación de un fuerte sólido y adecuadamente amurallado capaz de responder y contener futuros ataques o invasiones. "…Se convino, en que, de las cosechas de cacao contribuyeran cada carga de 80 libras con medio real para la construcción de dicho fuerte…"[17] Iniciativa que finalmente no prosperó debido a la efímera administración del cabildo por parte del virreinato de Nueva Granada.

Figura 3. Bahía de Guayaquil 1717 por H. Moll. Localización de Fuertes construidos en 1729



Recuperado de Part of Peru: the Bay of Guayaquil by H. Moll (s.f.) Gallica. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8596524s/f1.item.r=guayaquil.zoom#

17 Campos, Francisco. Obra citada. P. 97

Llegado el año de 1729, don Miguel de Vera y Gastelú es posesionado como gobernador de Guayaquil. La posesión es llevada a cabo por primera vez en una recientemente construida casa de armas, la cual contaba con 88 arcabuces y 8 cañones además de los pertrechos necesarios para su funcionamiento. Bajo su administración llegó la orden del virrey para la construcción de un fuerte definitivo en el sector denominado Punta Gorda, área estratégica por el cual los navíos que pretendiesen ingresar al puerto de Guayaquil tendrían que maniobrar cerca del perfil costanero. En dicho sitio se precisó la colocación de 12 piezas de artillería aunque ya en su tiempo fue descrito de muy poca resistencia y de logística dificultosa. Al Oriente de Punta Gorda en la llamada isla de Sono[18] se describe el levantamiento de un fuerte más pequeño que contó con 6 cañones para apoyo. Se especula que los cañones destinados a estas 2 fortificaciones habían sido traídos de Lima ya que como se mencionó en un principio la ciudad contaba únicamente con 8 piezas.

Para 1741 y bajo la amenaza de una posible invasión por parte de la escuadra naval del almirante inglés George Anson, el 3 de diciembre se convoca una junta de guerra extraordinaria en la cual varios notables entre ellos el tesorero y contador de la ciudad, don Gaspar de Ugarte, instó el desembolso de 2000 pesos a fin de realizar preparativos para la defensa de la urbe, ya que se temía el asedio de 2 buques de guerra que en conjunto representaban una amenaza de 124 cañones.

Según Campos, hasta ese año Guayaquil contaba con la renombrada Fortaleza de la Concepción (Cerrillo Verde); el baluarte de la Planchada (al pie del Cerrillo Verde); los baluartes de San Felipe y Santiago (al sur y próximos al astillero).[19]

Entre todos ellos la ciudad sumaba un aproximado de 70 piezas de artillería repartidas para la defensa de la ciudad, sin embargo nunca llegaron a presentar batalla ya que la escuadra de Anson no arribó a las costas guayaquileñas.

A la par y en contraste, en el plano de la ciudad de Guayaquil, publicado en el compendio histórico de D. Dionisio de Alcedo y Herrera en 1741, como se puede observar en la figura número 4, se puede distinguir y evaluar el estado de la infraestructura defensiva de la ciudad, que consta de:

Murallas defensivas de la ciudad (Sin concluir)

Fuerte en la cima del Cerrillo Verde o Santa Ana (ruinas)

Fosos Defensivos (trabajos preliminares)

Fuerte de Punta Gorda

Fuerte de Sono

Casa de Armas

Baluarte de la Planchada (no aparece en el plano pero existe evidencia de su existencia)

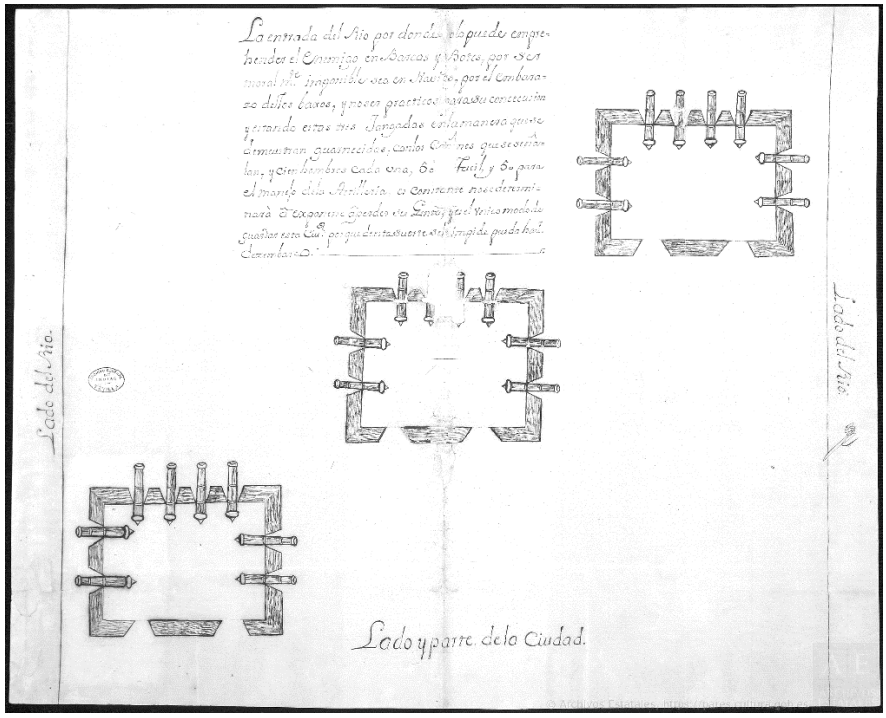
18 Islote que aparece en cartografía del siglo XVII y XVIII

19 Campos, Francisco. Obra citada.

Figura 4. Mapa de Guayaquil, ciudad nueva, ciudad vieja. 1741 por Dionisio de Alcedo.

Recuperado y editado de: https://www.agefotostock.es/age/es/detalles-foto/mapa-the-city-guayaquil-dionisio-alcedo-herrera-1690-1777-historiador-geografo-espa%C3%B1ol-burocrata-america-ocupado-dignidad/POH-ARP17A23_364

Figura 5. Plano original, Anteproyecto "baluartes" de Guayaquil 1764



Recuperado y editado de: Archivo General de Indias. (2020). Planta del baluarte de Guayaquil. Portal de Archivos Españoles. https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/22426?nm

En este punto, se debe entender que los constantes incendios ocurridos en la ciudad original, a pies del Cerrillo Verde, y la destrucción provocada por las invasiones extrajeras, obligó a la reubicación del centro administrativo unos cientos de metros más al sur, en lo que se llamaría ciudad nueva, influyendo así en la inevitable ampliación del área de defensa.

A 23 años de los eventos relatados, a partir de la Junta de 1741 se puede rastrear evidencia de un anteproyecto en el cual se planteó el diseño de 3 baluartes como se puede observar en la figura número 5.

La planimetría presentada lleva a suponer que más bien se tratarían de reductos o fortificaciones aisladas de planta regular rectangular, aparentemente implantadas en una área rodeada por brazos de mar al sur de la ciudad. Según los prototipos contemporáneos cada fortificación contaría con terraplén amurallado, 4 caras, parapeto general con 10 bocas de cañón, foso perimetral, 8 piezas de artillería y se precisa el requerimiento de 50 hombres de infantería para la protección y 50 hombres destinados a la artillería. El documento añade que el único modo en el que se pueda guardar a la ciudad de un desembarco es haciendo uso práctico de esta infraestructura aunque la evidencia física sugiere que el proyecto nunca fue llevado a cabo.

Pocos años después, precisamente en 1769, bajo la administración de don Mesía de la Cerda, virrey de Santa Fé, aparecería la figura más emblemática y destacada referente a la infraestructura militar en la ciudad de Guayaquil, Francisco Manuel Policarpo Requena y Herrera, natural de Orán, artillero e ingeniero destinado a las Indias Occidentales. Zarpa hacia Guayaquil desde Panamá el 12 de enero de 1769 con la misión de actualizar y levantar el plano de la ciudad que finalmente concluiría el 10 de julio de 1770. A lo anterior se sumó un informe oficial para determinar la necesidad o no de un proyecto global de fortificación para el puerto. En referencia al trabajo realizado por Requena, el historiador Jorge Núñez destaca un conjunto de recomendaciones realizadas para la defensa de la ciudad:

1.- Necesidad de tropas profesionales para cuerpos fijos.
2.- Reorganización íntegra de todos los cuerpos de milicias.
3.- Creación de un sistema de rotación y traslado de tropas.
4.- Creación de un Batallón de Blancos y Pardos.
5.- Creación de un Escuadrón de Dragones.
6.- Creación y establecimiento de media compañía de artillería para el puerto.

A lo anterior añado y destaco la petición expresa por el ingeniero Requena de levantar verdaderas fortificaciones profesionales, ya que las existentes hasta entonces habían sido presas del descuido, destrucción y obsolescencia, levantadas al fragor de eventuales amenazas de invasiones, carentes de la técnica requerida asemejándose más a trincheras informales de campaña.

Para el 24 de noviembre de 1772 el mencionado ingeniero presenta en la ciudad de Guayaquil, el que he denominado el Plan General de Fortificaciones

Reales del Puerto y ciudad de Guayaquil[20], con la premisa de "…proyectar baterías de costa a orillas del rio para la defensa y obstrucción de desembarcos…"[21]

Batería del Muelle o Mercado, Almacén del Rey y Sala de Armas

¡Considerando y unificando los planos realizados por Requena (1772) y el croquis de la plaza del mercado de Guayaquil en 1785 se puede afirmar que dicha batería se encontraba al centro de la llamada ciudad nueva, a orillas del rio, colindando al norte con la plaza del mercado y al sur con un solar desocupado, en el cual, según información planim**é**trica de 1778 referida al Archivo General de Indias, se edificaría una gran fábrica de tabacos.

¡De implantación asimétrica, Requena configuró un terraplén aislado a modo de islote artificial aprovechándose de las mareas para mayor seguridad y restricción del recinto al mismo tiempo que estaría comunicado por 2 puentes de madera, uno al norte y otro al sur, por lo demás el complejo constaría de:

1.- Almac**é**n de p**ólvora** – Sala de Armas – Vivienda de tropa.[22]
2.- Terrapl**é**n central y rampa.
3.- Plaza cubierta para artillería.
4.- Cuerpo de guardias con alzado para oficial a cargo.
5.- Herrer**í**a
6.- Garita de vigilancia
7.- Rastrillo de acceso
8.- Cerramiento
9.- Cañonería[23].

Batería de la Planchada – Ciudad Vieja

Rescatando los restos del Fortín de la Planchada existente a lo largo de los siglos XVI y XVII, Requena planifica una intervención y reforzamiento del complejo existente incorporándolo a un sistema autosuficiente de defensa aislado. Se pretendió entonces reforzar la media luna preexistente en línea de agua haciendo uso de piedra y el levantamiento de pabellones de madera distribuidos de manera lineal a través de las faldas del Cerillo Verde aprovechando las diferencias de cotas. El complejo en su totalidad comprendía:

1.- Explanada de cañonería.
2.- Cuerpo de Guardia.
3.- Cubierta de artillería.

20 A falta de mayor referencia de origen o bibliografía se ha decidido nombrar al conjunto de planos presentados por el ingeniero Requena en 1772 como Plan General de Fortificaciones Reales del Puerto de Guayaquil, tomando como referencia el nombre de planes generales defensivos de la época.

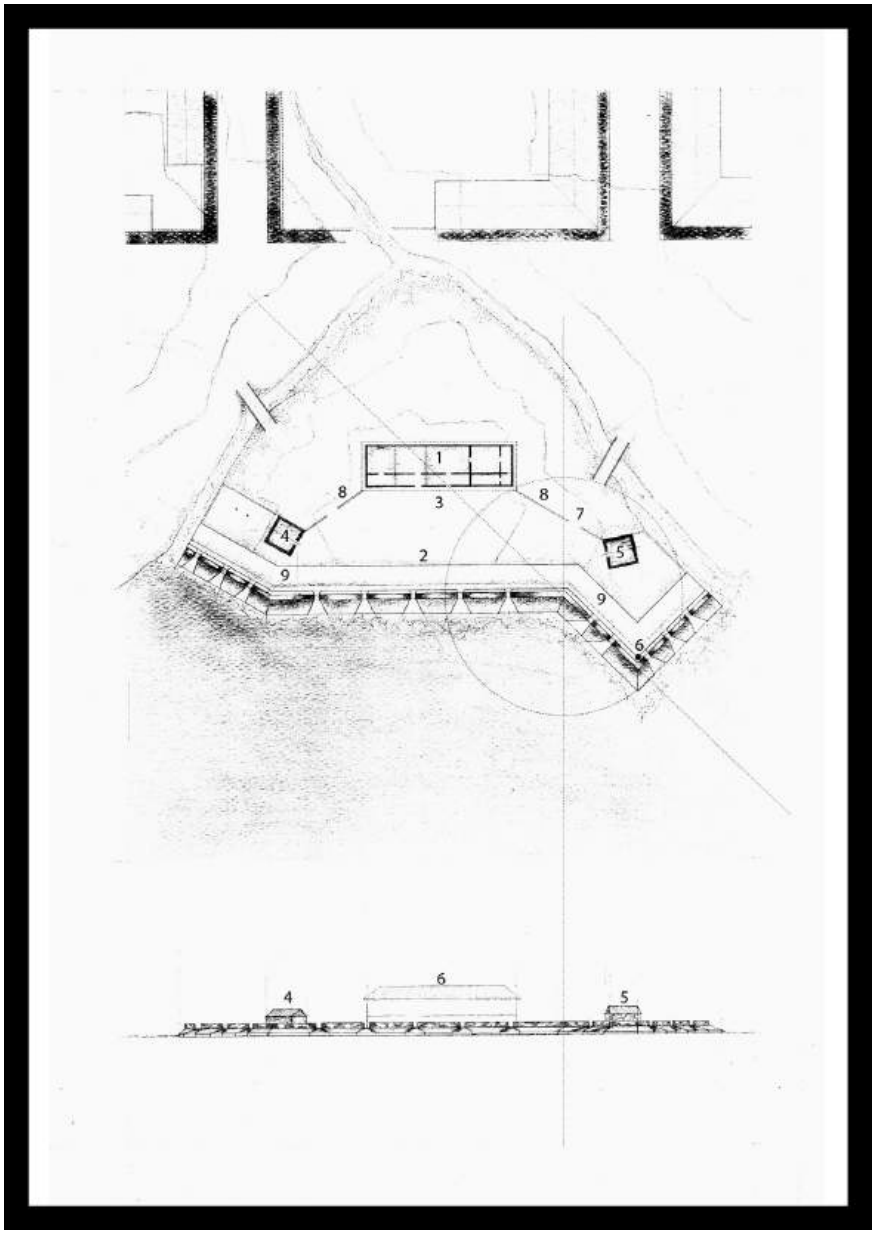
21 Gutiérrez, A. (s/f). Puertos y fortificaciones en América y Filipinas. Departamento de Historia de América Universidad de Alcalá.

22 Existe un plano que especifica el diseño, dimensiones y materialidad de una sala de armas aparentemente contemporáneo al trabajo de Requena aunque difiere del mismo.

23 El plano de 1772 especifica la cantidad de 5 piezas de artillería, numero el cual pudo haber sido modificado de acuerdo a las necesidades o carencias del arsenal local.

4.- Cerramiento y rastrillo laterales.
5.- Rampa de comunicación
6.- Cuerpo de guardia de retaguardia.
7.- Polvorín
8.- Cerramiento perimetral de Polvorín.
9.- Garita de vigilancia.
10.- Cañonería.[24]

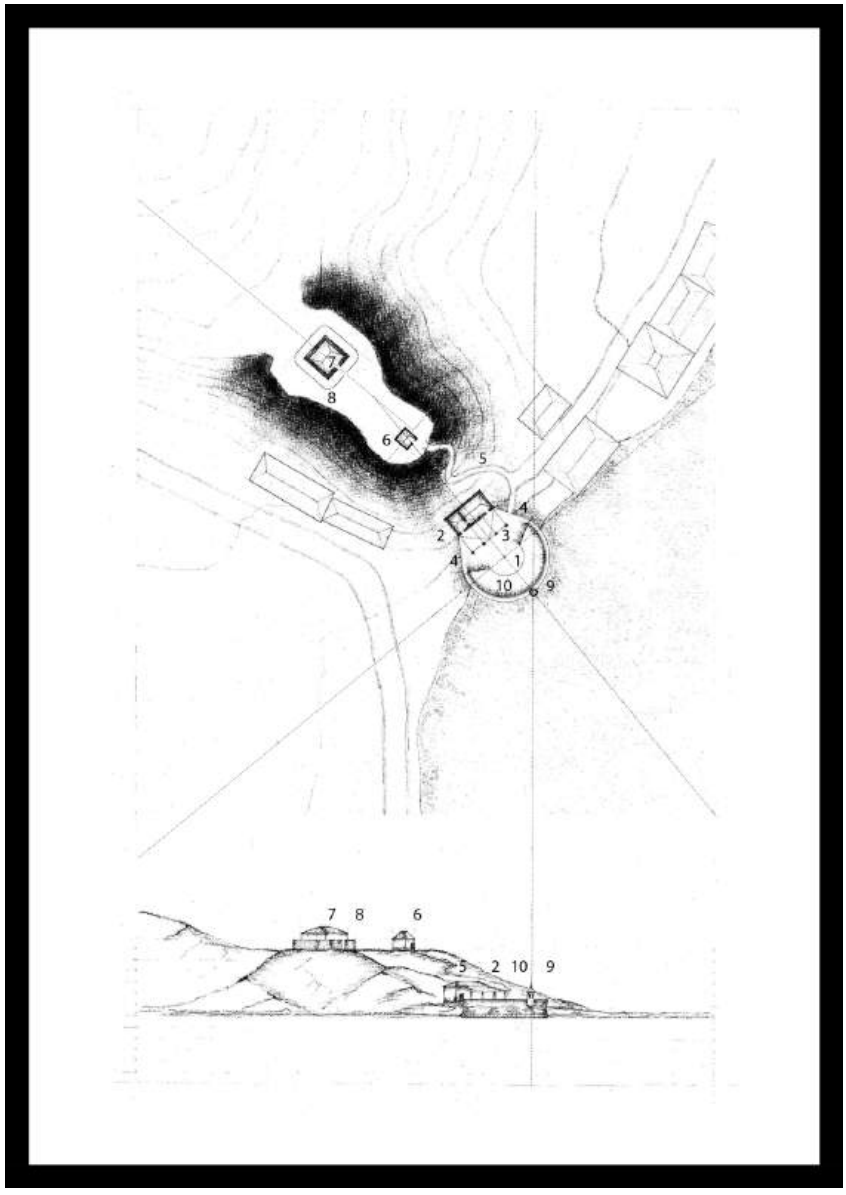
Figura 6. Interpretación planimétrica de la batería del muelle, Arq. Julián Trujillo 2022.



24 El plano de 1772 especifica la cantidad de 6 piezas de artillería, numero el cual pudo haber sido modificado de acuerdo a las necesidades o carencias del arsenal local.

Academia Nacional de Historia Militar del Ecuador

Figura 7. Interpretación planimétrica de Batería de la Planchada, Arq. Julián Trujillo 2022.

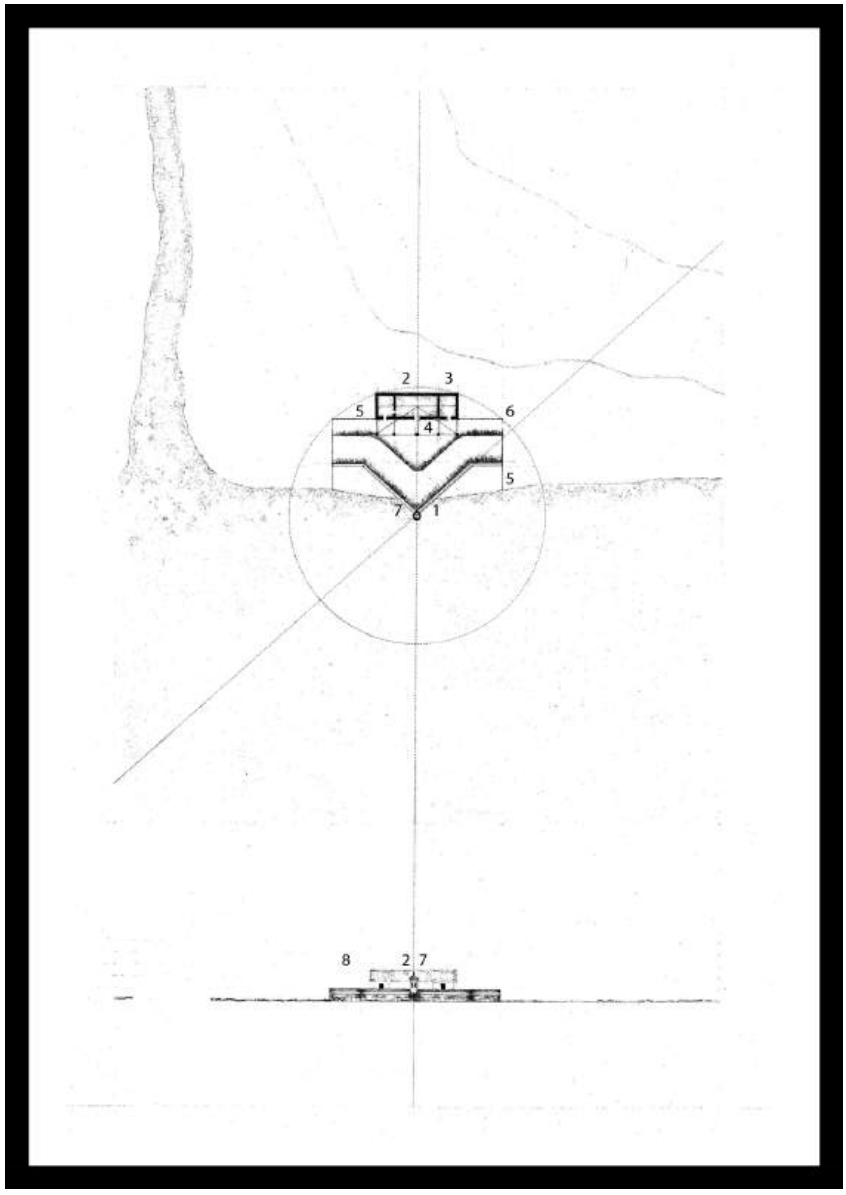


Batería de la Tenaza – El Astillero

Para cerrar la línea principal de defensa en el perfil costanero en paralelo a la ciudad, se encuentra la tercera batería localizada al sur de la ciudad nueva junto al estero del Astillero. Sería la primera batería en presentar batalla de existir algún intento de invasión o desembarco frontal. De configuración regular y simétrica destaca su implantación aislada regular rectangular con un amplio baluarte de planta triangular isósceles que sobresale hacia el río aunque no se aprovecha del existente estero para aislar y brindar una protección extra al conjunto. El proyecto original consta de:

1.- Explanada ganada al mar.
2.- Cuerpo de Guardia.
3.- Almacén de pertrechos y pólvora.
4.- Cubierta para artillería.
5.- Cerramiento perimetral.
6.- Garita de acceso.
7.- Garita de vigilancia
8.- Cañonería.[25]

Figura 8. Interpretación planimétrica de batería de la Tenaza, Arq. Julián Trujillo. 2022**.**



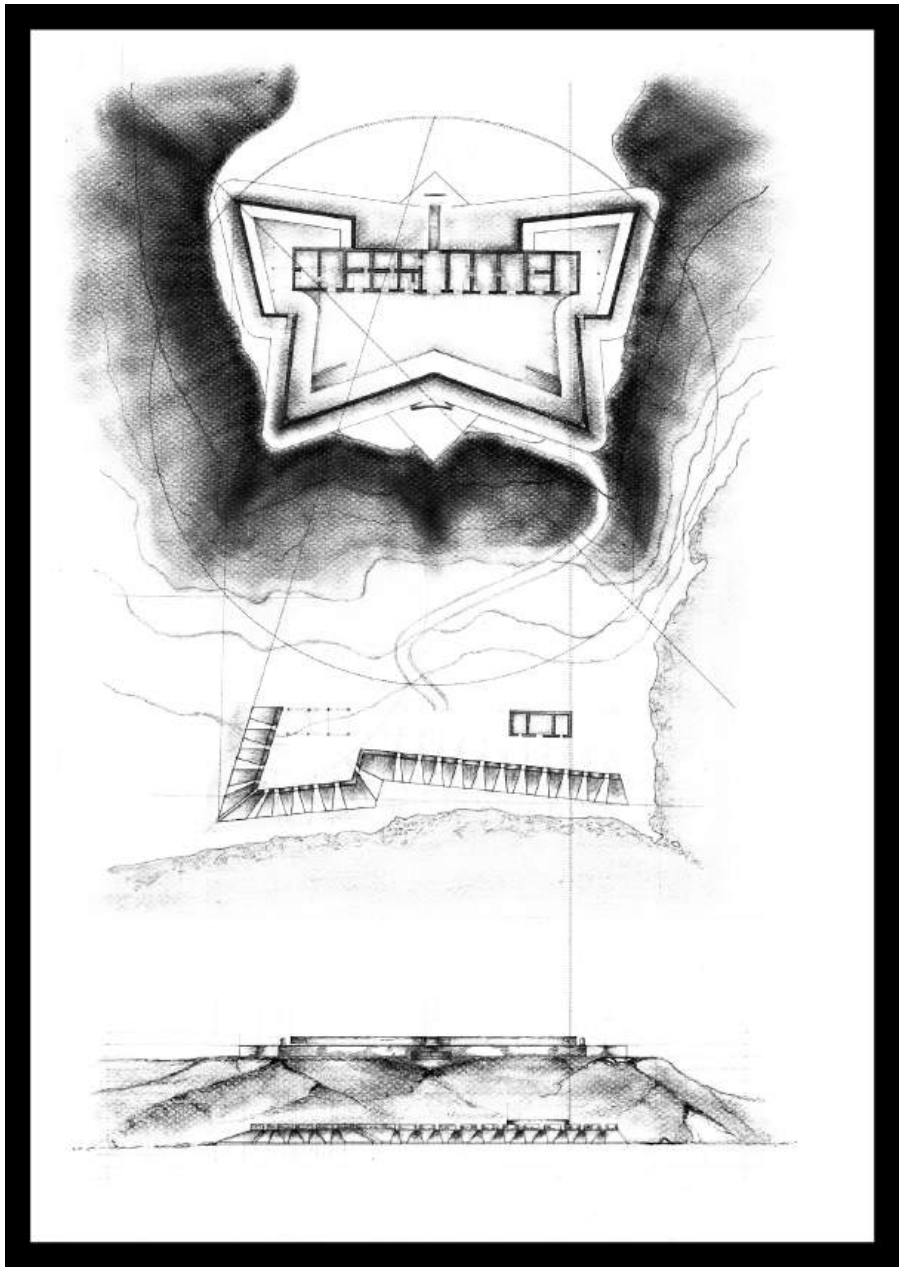
25 Siendo la primera batería en presentar batalla de darse algún intento de invasión, se proyectó para el emplazamiento de 8 piezas de artillería, siendo la más armada del conjunto de 3 baterías principales.

Academia Nacional de Historia Militar del Ecuador

Fortaleza de Punta de Piedra y batería complementaria

Para complementar el sistema de fortificaciones y las baterías de linea se pueden destacar 2 elementos defensivos que a falta de mayores fuentes, dada su fecha de origen y maestría compositiva se pueden atribuir al Ing. Requena. En estos proyectos complementarios se hace gala de la técnica militar y diseño defensivo propios de los fundamentos defensivos europeos y caribeños de la época. El complejo se lo puede dividir en dos secciones, occidental y oriental.

Figura 9. Interpretación planimétrica Fuerte de Punta de Piedra, Arq. Julián Trujillo. 2022.



Occidental. Esta es la llamada Fortaleza de Punta de Piedra, complejo que consta de dos secciones principales: la fortaleza y la batería de línea. La primera puede catalogarse como un fuerte abaluartado, en el cual, según los planos de origen, destacan en primer lugar su implantación estratégica aprovechándose de la topografía del lugar, un gran foso perimetral como primera medida defensiva, grandes y altas murallas de piedra con cal con berma angular unitaria, adarve y parapetos, terraplén central custodiado por una gran estructura techada longitudinal en donde se encontrarían las diferentes dependencias administrativas, operativas y residenciales accesibles desde el exterior únicamente por un puente de madera móvil secundado por un revellín y uno paralelo al otro extremo. A esta gran infraestructura se le suma, a sus faldas y próxima a la línea de agua, una batería asimétrica abaluartada de una sola punta en diamante. Destaca por su diseño defensivo y ángulos según la undécima máxima de Medrano[26] para enfrentar desde el flanco sur con 20 cañoneras y amplia barbeta, secundadas con un almacén, cuerpo de guardia y cubierta de artillería para impedir cualquier intento de aproximación a la ciudad de Guayaquil.

Oriental. Frente a Punta de Piedra en la orilla oriental del rio Guayas se encontraba una segunda batería complementaria. Destaca su diseño asimétrico compuesto por un solo baluarte escapando del estándar simétrico, resultante de la interpretación de la primera máxima de Lucuze[27] por parte de Requena en donde se puede distinguir:

1.- Portón principal cubierto.
2.- Cubierta de artillería.
3.- Terraplén central.
4.- Cuerpo de Guardia
5.- Área de Mantenimiento
6.- Garita
7.- Cerramiento
8.- Área de repuesto de pólvora.
9.- Comedor
10.- Cañonería.[28]

Por orden real el capitán e ingeniero Francisco Requena es ascendido por sus diferentes labores y para 1779 es nombrado gobernador de Mainas en donde permanecería durante 16 años. En 1781 asciende a teniente coronel. Finalmente en 1795 recibe el permiso de retorno a la península.[29]

26 Undécima máxima de Medrano: "Que no haya parte de plaza que no esté vista y defendida de otra… Todas las partes que encierran un espacio deben ser flanqueadas... Que no exista ningún lugar … donde el enemigo pueda alojarse sin ser visto."(Silva, 2004, p.476)

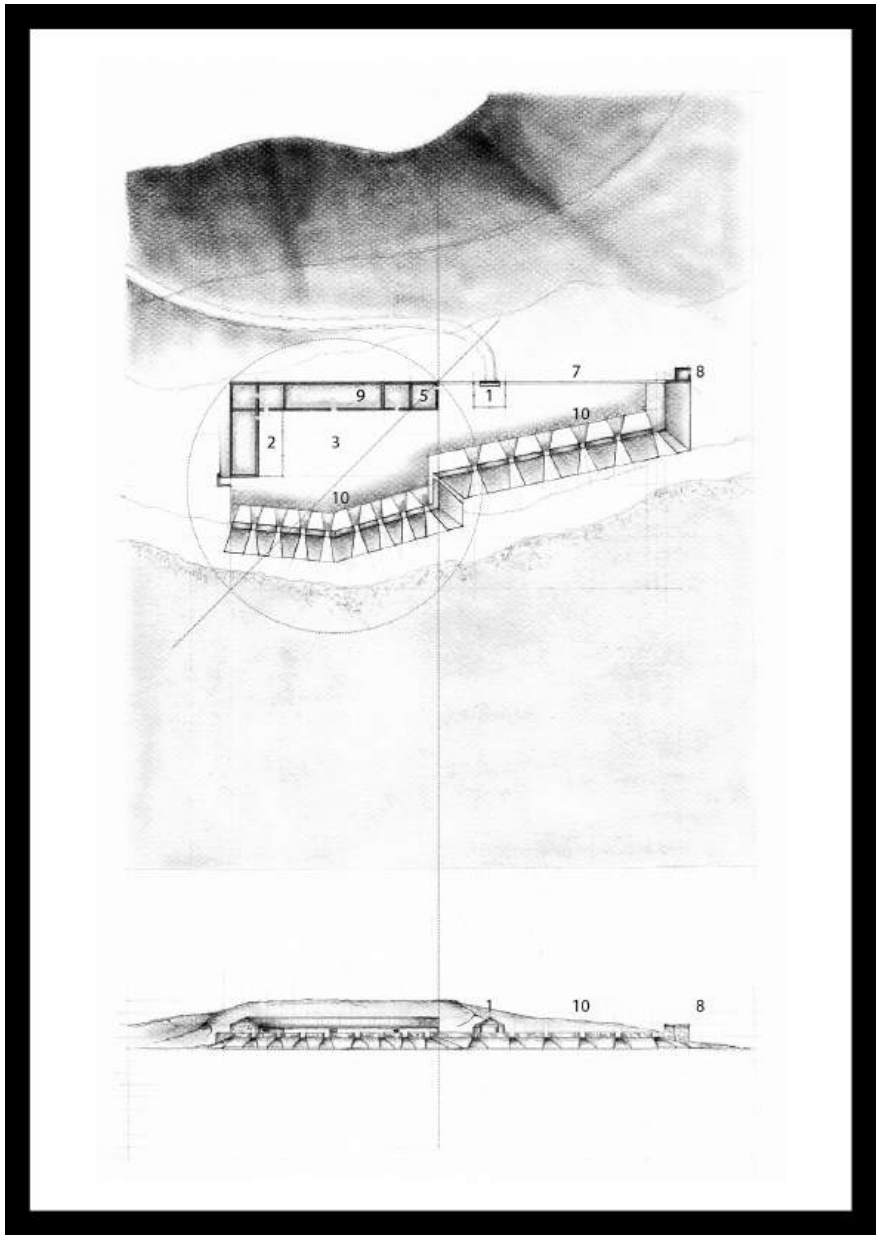
27 La primera máxima de Lucuze propone que "Todas las partes de una fortificación deben ser vistas y flanqueadas las unas de las otras, siendo ésta la gran diferencia con la fortificación medieval, en donde cada torre se defiende a sí misma y que la convierte en un sistema cerrado…" (Silva, 2004, p.476)

28 El plano original muestra la existencia de 14 cañonerías lo que significaría la proyección de 14 piezas de artillería.

29 Sánchez, Mariano. (2011). Historia Marítima del Ecuador. INHIMA.

Es preciso señalar que dentro de este periodo, específicamente entre 1780 y 1781 Ramón García León y Pizarro, gobernador de Guayaquil en su Informe y carta sobre fortificación del Puerto de Guayaquil asegura que para 1780 se han construido baluartes en donde se pueda colocar la poca artillería disponible en la ciudad; señala además la continuación de los trabajos de fosos perimetrales para el resguardo de la ciudad especificando que el trabajo de los mismos se realiza con tierra dada la falta de material pétreo. García añade un enérgico pedido de tropas, 3 piquetes, 1 de artillería y 2 de infantería para la defensa del Astillero. Estos pedidos son remitidos y atendidos por el virrey de Santa Fe el 18 de marzo de 1880.[30]

Figura 10. Interpretación planimétrica batería oriental, Arq. Julián Trujillo 2022.



30 García León, Ramón. (1780). Fortificación del puerto de Guayaquil.

En consecuencia a los trabajos proyectados y tras su asunción como virrey de Nueva Granada en 1796, don Pedro Mendinueta y Múzquiz, encargado provisional de la defensa del puerto de Guayaquil en colaboración con el comisionado responsable de los trabajos de fortificación desde 1796, el ingeniero don Josef Diaz Pedregal, solicitan a través de carta oficial a la península 300 fusiles, permiso para despliegue de personal militar de Quito a Guayaquil, 50 quintales de pólvora, 22 cañones de bronce, 11 cañones de hierro.[31]

Curiosamente a la anterior carta oficial se añade el pedido de 2 baterías a barbeta lo cual podría insinuar que el proyecto de fortificaciones del Ing. Requena de 1772 no se estaba llevando a cabo como se lo había especificado. Finalmente el virrey recomienda el envío a puerto de un oficial de artillería y otro de ingeniería ya que para esa fecha la ciudad carecía de estos perfiles. El 19 de octubre de 1797 alertado por los avistamientos de buques ingleses en las costas de Santa Elena el virrey de Nueva Granada exhorta la pronta conclusión de las 2 baterías nuevas que había encargado.

Para finales del siglo XVIII, según lo que se ha logrado registrar, Guayaquil contó con la siguiente infraestructura destinada a la defensa:

Fortaleza de la Concepción 1741 (destruida)
Baluarte de la Planchada 1741 (obsoleto)
Baluarte de San Felipe 1741 (no prosperó)
Baluarte de Santiago 1741 (no prosperó)
Primer sistema de fosos defensivos 1741 (no prosperó)
Murallas defensivas de la ciudad vieja 1741 (no concluidas)
Fuerte de Sono 1741 (obsoleto, abandonado)
Fuerte de Punta Gorda 1741 (obsoleto)
Primera Casa de Armas 1741 (obsoleta)
Reductos 1764 (no construidos)
Segunda Casa de Armas 1772 (funcional)
Complejo batería de la Planchada 1772 (en construcción – operativo)
Complejo batería de la Tenaza 1772 (en construcción – operativo)
Complejo batería del Mercado 1772 (operativo)
Fuerte de Punta de Piedra 1772 (sin trabajos preliminares)
Batería Oriental 1772 (sin trabajos preliminares)
Segundo sistema de fosos defensivos 1779 (por concluirse)
Baterías a barbeta[32] 1797-1799 (solicitud)

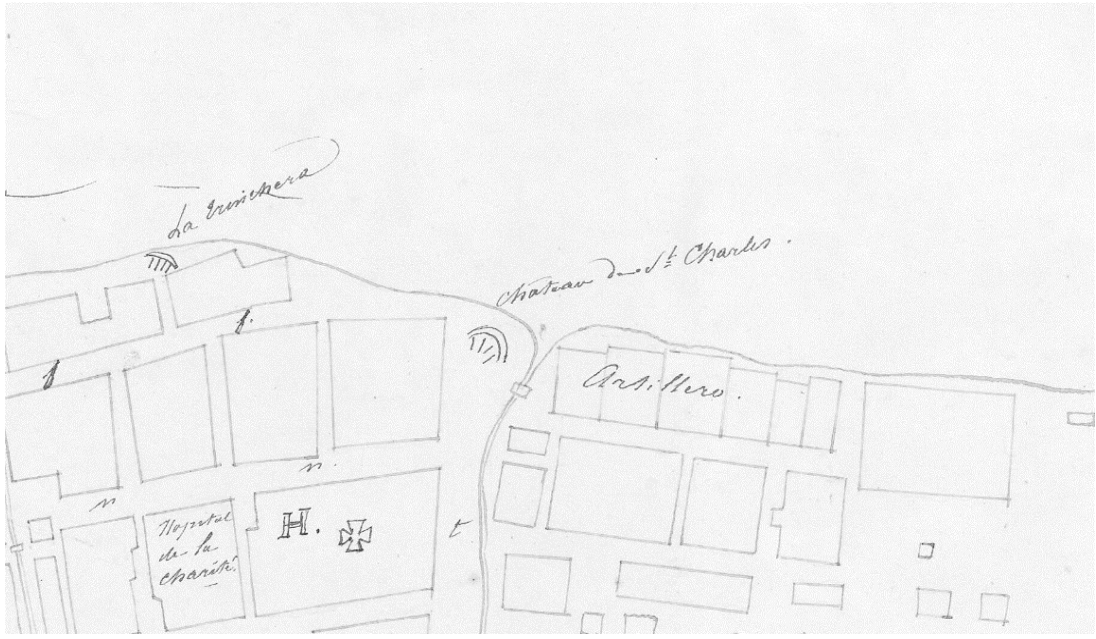
Sin embargo y pese los registros planímetros de proyectos defensivos a gran escala desde 1772, no se puede asegurar plenamente que hayan sido ejecutados adecuadamente de acuerdo a sus especificaciones tanto técnicas como compositivas. Se puede sumar a que en los primeros mapas o croquis originales de finales

31 Mendinueta, Pedro. (1797). Medidas defensivas en Guayaquil.

32 Elemento constructivo de protección que direcciona y restringe el ángulo de fuego de las piezas de artillería existentes.

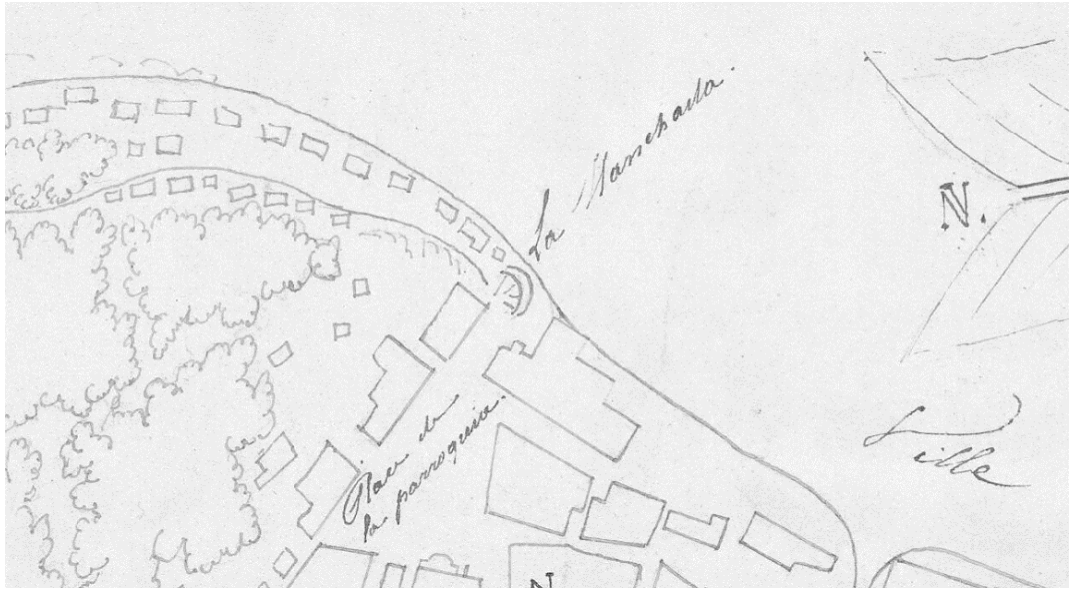
del siglo XVIII y principios del XIX se muestran pequeños esquemas urbanos que difieren totalmente de los proyectos defensivos originales.

Figura 11. Croquis francés del puerto de Guayaquil (Datado entre finales del siglo XVIII y principios del XIX)



Recuperado y editado de: (Plan manuscrito de Guayaquil.). (s. f.). Gallica. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53023116b/f1.item.r=guayaquil.zoom#

Figura 12. Croquis francés del puerto de Guayaquil (Datado entre finales del siglo XVIII y principios del XIX)



Recuperado y editado de: (Plan manuscrito de Guayaquil.). (s. f.). Gallica. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53023116b/f1.item.r=guayaquil.zoom#

En la figura número 11 podemos observar el área en donde debía existir la llamada Batería de la Tenaza, sin embargo se pueden distinguir 2 pequeños reductos en media luna el primero llamado Batería de San Carlos y el segundo únicamente denominada "La Trinchera". En el mismo sentido no se pueden distinguir mayores trabajos alrededor de la llamada Batería de la Planchada como se había planificado en 1772 según se puede distinguir en la figura número 12.

Se puede añadir también que Campos (1894), menciona dentro de un extracto situado en 1815 que el general Villamil se acercó a la batería de Punta de Piedra la cual disponía de 6 u 8 cañones y 14 hombres en una pequeña guarnición que estaba bajo el mando de un sargento de milicias urbanas de apellido Canales, lo que difiere totalmente del proyecto de fortificación de Punta de Piedra a través del gran fortín y batería diseñados en 1772.[33] Esto indica que, dentro de un todo, ninguno de los proyectos del Ing. Requena fue llevado a cabo como habían sido especificados.

Finalmente entre 1800 y 1816 se puede rastrear el levantamiento de la última de las fortificaciones hispanas en la ciudad de Guayaquil. En el contexto de la expedición de Guillermo Brown al Pacifico, se encuentra un hecho suscitado a media legua[34] al sur de la ciudad en una llamada "Batería de las Tres Cruces" en donde se dio un desembarco seguido de la destrucción de sus 4 piezas de artillería y captura de 10 milicianos que la defendían.[35] Se podría asociar el pedido de 2 baterías a barbeta en 1797 al origen de esta batería, siendo este el último pedido oficial para la construcción de fortificaciones.

A través de planos[36] dibujados varias décadas después de los eventos de 1816, se puede generar una idea e interpretar cómo pudo haber sido configurado este puesto ya que en 1829 en el contexto del Combate de las Cruces[37], según refiere Basadre, las tropas y lanchas peruanas asaltaron dicha batería, que para ese entonces se la conocía como el Castillo de las Cruces; posteriormente a la posesión peruana del complejo y el subsecuente saqueo, el puesto fue quemado y destruido.[38] Silenciada la posición únicamente quedo como remanente un par de islotes seguramente artificiales en los cuales se había implantado el complejo defensivo.

Entendiendo a Las Cruces como el resultado del compendio técnico y práctico de los proyectos presentados a lo largo del siglo XVIII, se puede inferir que el complejo constaba de:

1.- Islotes artificiales
2.- Cerramiento
3.- Cuerpo de guardia.

33 Campos, Francisco. Obra citada.

34 Se entiende 1 legua como 4828 metros en el sistema occidental.

35 Domínguez, N. (s/f). La expedición corsaria de Brown al Pacifico. Instituto de Publicaciones Navales.

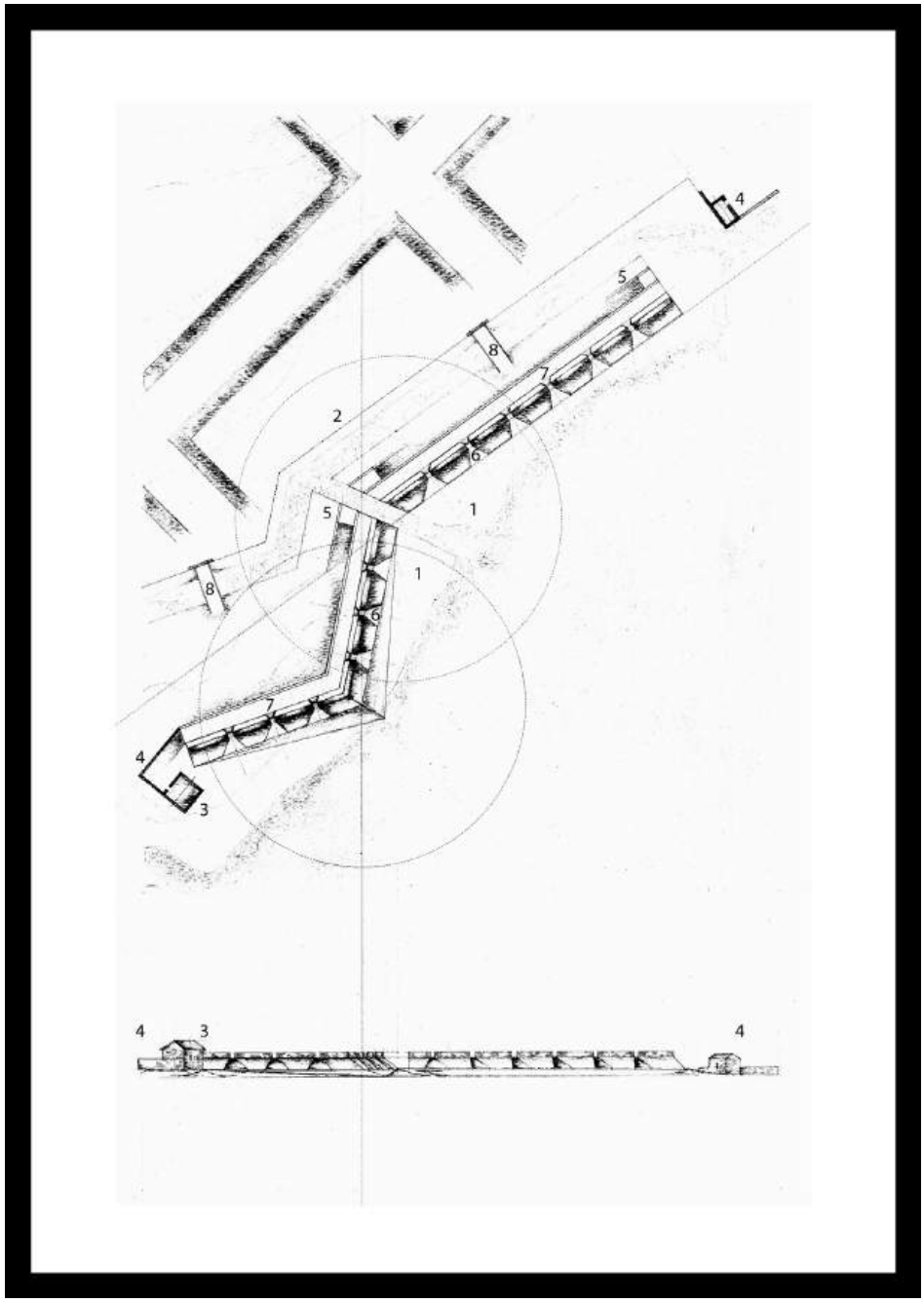
36 Plano de Teodoro Wolf (1887) y croquis de Gastón Thoret (1896).

37 Combate entre fuerzas guayaquileñas, colombianas y peruanas, en el marco de las campañas expansionistas peruanas hacia el norte, posteriores a la época colonial.

38 Basadre, J. (2015). Historia de la República del Perú (Vol. 1). El Comercio. (Original work published 1939)

4.- Almacén de pólvora y pertrechos
5.- Rampas
6.- Parapeto - Barbeta
7.- Cañonería
8.- Puentes de madera.

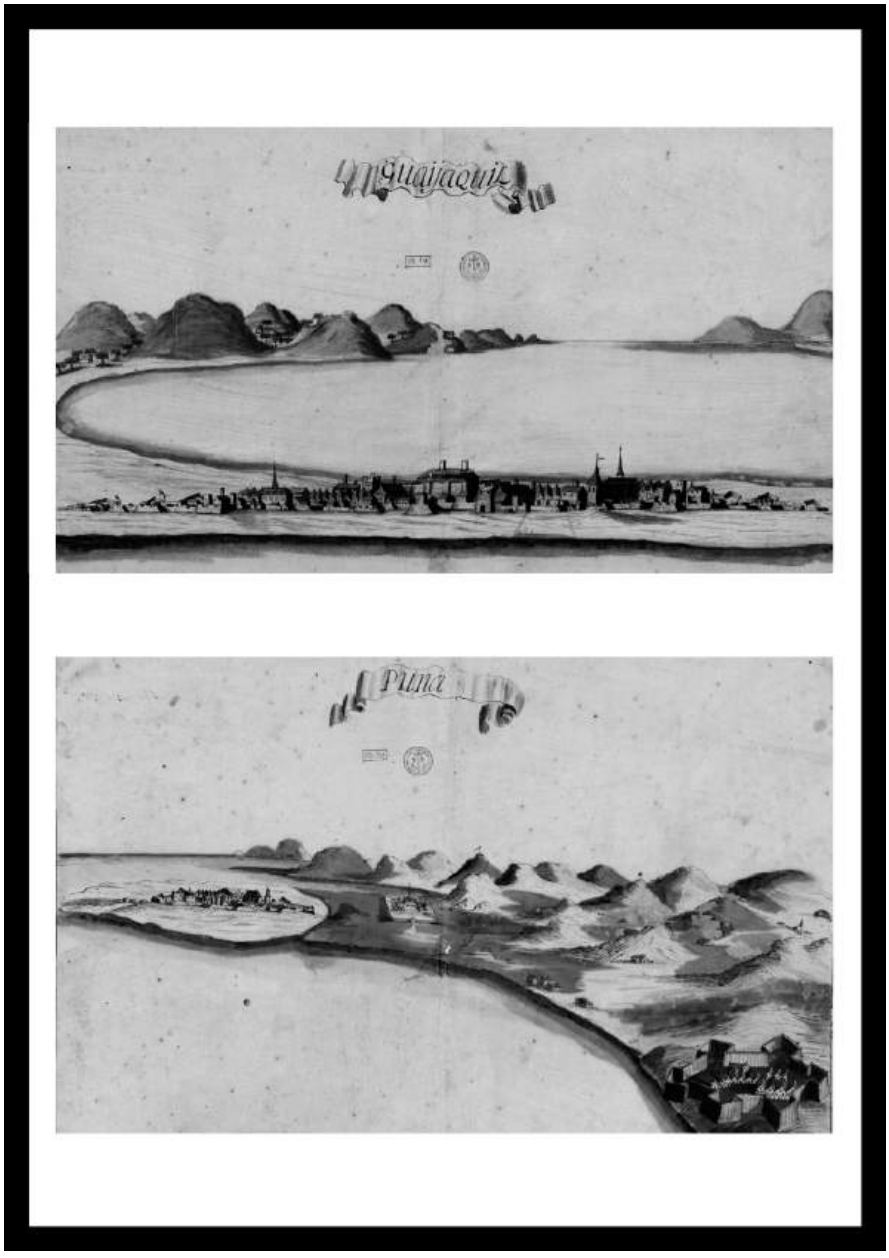
Figura 13. Interpretación planimétrica Batería de las Cruces, Arq. Julián Trujillo 2023.



Comentario final

Durante los últimos años del siglo XXI la sociedad e historiografía ecuatoriana han perdido de vista e incluso renegado de la importante influencia de la actividad militar colonial así como de los primeros años republicanos que cimentaron la construcción, consolidación y expansión de las urbes en el territorio nacional, presentando narrativas en las que se elimina casi por completo la existencia e importancia de figuras que a través sus proyectos e iniciativas defendieron u oprimieron a los pueblos a lo largo de los siglos.

Figura 14. Guayaquil e isla Puna a través de la mirada francesa, finales del siglo XVIII.



Recuperado y editado de: Guayaquil. (s. f.). Gallica. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53122070p/f1.item.r=Guayaquil.zoom#

Habiendo repasado la evolución fortificadora de la ciudad de Guayaquil, se puede entender a la urbe y su infraestructura militar colonial como el resultado de continuas y constantes amenazas y contingencias como resultado de la importancia estratégica y comercial del puerto. El valor intrínseco que podemos percibir actualmente en la ciudad de Guayaquil se debe al enorme esfuerzo que generaciones de ciudadanos comunes, notables personajes y fuerzas armadas locales expresaron a través de constantes y prolongados proyectos, sean estos técnicos o producto de situaciones emergentes, para resguardarla.

Como resultado, el presente trabajo pretendió exponer al público un breve recuento de los principales personajes y proyectos que configuraron la defensa primigenia del puerto en pro del aporte a la construcción de un ideario identitario mediante el cual la sociedad pueda valorar su pasado así como los remanentes físicos que aún se pueden observar, con el fin último de no caer en narrativas tendenciosas que pretenden desprender al ecuatoriano de su legítimo y orgulloso legado histórico.

Influencia del Poder Naval en la fase resolutiva del proceso Independentista Suramericano

Vicelmirante Marco Salinas Haro[1]

1 Vicealmirante S.P. Máster en Relaciones Internacionales en la Universidad Salve Regina. Cursos de Staff y Command en el Naval War College de EE. UU. Coordinador del Centro de Estudios Estratégicos Marítimos (CEESMA) de la Academia de Guerra Naval, Ecuador. Académico de número de la ANAHIMI.

INTRODUCCIÓN

La celebración del Bicentenario de la Batalla de Pichincha de 1822, ha originado un gran interés público por rememorar el hecho histórico desde diferentes narrativas. Tradicionalmente a nivel nacional el tema ha sido tratado desde una óptica de la estrategia terrestre, en los diferentes niveles de la conducción de la guerra. Sobre las acciones terrestres realizadas, existe una cantidad valiosa de evidencias, en libros, artículos, conferencias, entre otros; sin embargo, desde la perspectiva del poder naval existe escasa literatura, creándose de esta manera una narrativa incompleta al no considerar su influencia en el proceso independentista. Según el contralmirante Marcelo Salvador, al analizar la Batalla de Pichincha de 1822 como un hecho bélico aislado del mar y de las acciones militares independentistas que se realizaron en América, sale del contexto histórico en el que debe ser considerada.[1]

A nivel internacional los referentes del pensamiento estratégico naval para estudios de casos, son el contralmirante Alfred Mahan y sir Julián Corbett, entre otros. Mahan coincidió con sir Walter Raleigh quien afirmó que: "Quien manda en el mar, manda en el comercio, quien manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo y domina, en consecuencia, al mundo entero."[2] Si bien es cierto, Mahan y Corbett, escribieron sus obras después del proceso independentista de Suramérica, sus concepciones sobre "La influencia del poder naval en la historia 1660-1783"[3] y "Algunos Principios de Estrategia Marítima"[4], han trascendido en el tiempo, sobre los acontecimientos políticos que las provocaron, y los impactos políticos, económicos, sociales y militares.

En el presente estudio se plantea la pregunta ¿Cuál fue la influencia del Poder Naval en la fase resolutiva del proceso independentista suramericano y la Batalla de Pichincha de 1822? Para responder, se sostiene la siguiente tesis: el poder naval a través del control del mar contribuyó a la victoria de la Batalla de Pichincha y a las diferentes batallas en el proceso independentista de Suramérica.

Los argumentos son los siguientes. Primero, España paulatinamente perdió el control del mar en Suramérica. Segundo, la maniobra estratégica combinada de Bolívar y San Martín consideraba el control del mar como factor fundamental. Finalmente, la última posición estratégica marítima de España en Perú fue bloqueada por una fuerza naval combinada independentista, contribuyendo al fin de la guerra.

---

1 Salvador, M. (2021). El mar y su influencia en la batalla de Pichincha. Revista digital Presencia de ASOGENAL, 37. www.asogenal.espe.edu.e

2 Terzago, J. (2020). Alfred Thayer Mahan (1840-1914). Su contribución como historiador, estratega y geopolítico. Boletín de la Academia Nacional de Historia, Vol. XCVIII – N. 203, p. 51.

3 Según Mahan, el poder marítimo lo componen el poder naval y los intereses marítimos, estos últimos comprenden los valores económicos-sociales. Mientras que el poder naval lo componen la fuerza, la posición y la voluntad estratégica, comprendiendo esta ultima la naturaleza político-militar. El poder marítimo contribuye al desarrollo, mientras que el poder naval a la seguridad. Mahan, Alfred T. La influencia del poder naval en la historia (1660-1783). Maryland, Little, Brown and Co. 1890.

4 Corbett, Julian S. Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 1936.

El ensayo se basa en fuentes abiertas de trabajos académicos. Lo manifestado en el presente trabajo, no corresponde a la posición oficial de la Armada del Ecuador, constituye una contribución académica que podría servir de referencia para estudios futuros.

España paulatinamente perdió el control del mar en Suramérica.

En la tesis que plantea el contralmirante Alfred T. Mahan, en su obra, sustenta la importancia del poder naval para las naciones de condición marítima, a través de los siguientes componentes: una marina de guerra poderosa, un comercio marítimo importante y la posesión de colonias de ultramar.[5] Luego de la Batalla de Trafalgar en 1805, Inglaterra se instituyó como el poder naval dominante, mientras que España luego de 300 años de dominio empezó su decadencia como potencia marítima, y en el caso de Francia pasó a ser una potencia continental.[6]

Entre 1809 y 1814 debido a la invasión de Napoleón a España, la Península vivió un vacío de poder y descomposición política, económica, social y militar; "Por aquellos años…ya estaba claro que para la estabilidad de una situación determinada era más amenazante la delincuencia política que la común" situación que se agravó con el retorno al poder de Felipe VII en 1814.[7]

El contralmirante Jesús Salgado[8] reconoce que, siendo España históricamente una nación de carácter geopolítico esencialmente marítima, adoptó durante el siglo XIX, una mentalidad política y estratégica erróneamente continental, que poco a poco la fue aislando del contexto internacional,[9] coincidiendo con el período del proceso independentista suramericano de 1808-1825. Por otro lado, "…en Trafalgar desaparecieron las aspiraciones de España como potencia marítima, y la Armada española apenas volvió a salir de puerto, dejando abiertas para los ingleses las costas americanas…aprovechando esta circunstancia, a partir de 1806 los ingleses atacaron Buenos Aires y Montevideo".[10]

Coherente con la situación que vivía España, se pueden determinar los siguientes impactos: la marina de guerra poderosa que se llegó a conocerla como la "Armada Invencible"[11], paulatinamente, dejó de serlo; respecto al comercio marítimo (flotas y galeones) que transportaba los minerales desde los diferentes puertos

5 Terzago, J. Obra citada

6 Pozuelo, A. (2005). Trafalgar y la continuación de la guerra contra Gran Bretaña (1805-1808).

7 Martínez, E. (2010). La marina en la guerra de la independencia II y III. https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/ p.2

8 Salgado, J. (1989). La estrategia marítima española bajo Isabel II y Alfonso XII 1820-1825. Instituto de Historia y Cultural Naval.

9 Uno de los factores que ejerce marcada influencia en la formación de una potencia marítima, es la voluntad estratégica del conductor político en crecer hacia el exterior (Terzago, 2020).

10 Blanco, J., González, M., Perales, P., Torres, C., & Vallespan, J. (2020). Historia de la Armada: Páginas de la historia de España escritas en la mar. Madrid. p. 197

11 La Armada Real, en los primeros años de la última década del siglo XVIII, bajo la dirección del ministro Antonio Valdés, alcanzó su apogeo, con 78 navíos, 52 fragatas, 10 corbetas y 436 embarcaciones menores en servicio (Blanco et al., 2020).

de las colonias hacia España, fue afectado por acción de los corsarios y piratas, principalmente ingleses y holandeses; las operaciones navales de las escuadras independentistas, en el Atlántico y Pacífico, progresivamente negaron el control del mar a la Armada Real. Finalmente, la Península fue perdiendo soberanía en las colonias de Suramérica, debido al proceso independentista (1808-1825).

Las escuadras navales independentistas tuvieron que organizarse desde cero, contando con la voluntad estratégica de los conductores políticos y militares, que visualizaron la necesidad de un poder naval que les permita contribuir desde el mar al proceso independentista. Las primeras escuadras navales en conformarse fueron las de Río de la Plata y Chile, quienes empezaron a disputar el control del mar en el Atlántico y luego en el Pacífico. Frente a este escenario marítimo en 1815, España decidió enviar una expedición pacificadora, al mando del general Pablo Morillo, para tratar de estabilizar Venezuela y luego cumplir la siguiente misión: "… la ocupación de Cartagena de Indias y auxiliar al jefe que manda en el Nuevo Reino de Granada son las atenciones principales. Conseguido esto, se enviará al Perú el excedente de tropas europeas que se pueda…"[12]

La idea de maniobra correspondiente no fue posible realizarla, ya que el comandante Guillermo Brown, jefe de la Escuadra Naval de Buenos Aires, en marzo de 1814 tomó la isla Martín García y en mayo venció a la Escuadra Realista en los combates de Montevideo y Buceo, esos hechos dificultaron la presencia de la fuerza naval española en el Atlántico Sur para dirigirse a Perú, a través de las líneas de comunicaciones marítima por el Cabo de Hornos, así empezó la conquista del control del mar favorable a los independentistas.[13]

El mayor desafío para la Armada Real fue mantener la protección de las líneas de comunicaciones marítimas del Atlántico y Pacífico, mediante las tareas de escolta a la Flota de Tierra Firme en la distribución de mercancías que llegaban, que luego eran transportadas a través del istmo de Panamá y posteriormente distribuidas en naves mercantes por los principales puertos comerciales de las costas del Pacífico, entre ellos Guayaquil, Callao y Valparaíso. Además, servían de escolta a las naves que transportaban la plata recogida en Potosí y que seguían un rumbo inverso a los productos que habían arribado en las flotas. El puerto estratégico de las comunicaciones marítimas del Mar del Sur era Callao, la capital del virreinato de Lima.[14]

Por lo tanto, el control del mar por parte de España comprendía un gran teatro de operaciones marítimo, mientras que los medios eran los mínimos para alcanzar el fin de la protección de las líneas de comunicaciones marítimas. Además, un factor sensible para la moral de las tripulaciones, estaban impagas hasta por seis

12 Albi, J. (2020). Banderas olvidadas: El ejército español en las guerras de emancipación. Madrid: Desperta Ferro Ediciones. p. 168

13 Salvador, M. (2021). *El mar y su influencia en la batalla de Pichincha.* Revista digital Presencia de ASOGENAL, 37. www.asogenal.espe.edu.ec

14 Naranjo Salas, Wagner. (2019). Clarines de guerra. La última batalla de la Gran Colombia. Revista Académica de Investigación ITSCRE V. 3, Quito.

meses; debido a que: España estaba agotada: "No disponía de las energías morales y materiales para alimentar, como hubiera sido preciso, a sus ejércitos en Ultramar. La bancarrota de la Hacienda, la ruina de la agricultura, y la falta de una poderosa Marina…"[15] Consecuentemente la situación, limitaba el esfuerzo para el control del mar, por parte de la corona.

Mientras tanto, Chile necesitaba una escuadra naval para proteger el litoral de las invasiones provenientes de Lima y al mismo tiempo proyectar el poder militar, a fin de contribuir a la independencia de los países de Suramérica. La voluntad marítima del general Bernardo O´Higgins motivó a la contratación de Lord Cochrane[16] para que comande la Escuadra Naval de Chile, y además confirió a Illingworth[17] el grado de capitán de corbeta, asignándole el comando de la corbeta Rosa de los Andes, con la misión de atacar las líneas de comunicaciones marítimas españolas entre las costas del Perú y las de California. Además contribuyó a la campaña de Bolívar en el litoral del pacífico colombiano.[18]

Entre 1815-1816 el general José de San Martín de igual manera, impartió al comandante Guillermo Brown la misión para cumplir la guerra de corso contra las naves mercantes de España en el Pacífico. Los dos conductores navales tuvieron éxito en las misiones impuestas. Sin embargo, se debe resaltar que, en realidad entre el 14 al 17 de mayo de 1814, el comandante Guillermo Brown efectuó la disputa del control del mar en el Combate Naval de Buceo, cuando enfrentó a la Escuadra Realista comandada por Sierra, dando fin a la dominación española en la Provincia Oriental; además Brown se apoderó de 18 buques de guerra, y 18 buques mercantes, entre otros. Posteriormente, el 24 de julio de 1823 la Escuadra de Colombia comandada por el almirante José Padilla enfrentó a la Escuadra Real en la Batalla del Lago de Maracaibo, consolidando de esa manera la Independencia de Nueva Granada; lo que permitió a Colombia en el futuro, proyectar la fuerza militar a través de líneas de operaciones marítimas y terrestres hacia el sur.

De esta manera, la pérdida paulatina de la influencia del poder naval español en Suramérica, fue principalmente debido a la falta de voluntad estratégica a nivel político para continuar con la concepción marítima que tuvo históricamente, ya que las colonias en América sólo podían ser mantenidas bajo su soberanía, a través de una fuerza naval disuasiva, con posiciones estratégicas en los principales puertos de Suramérica que le permitiese materializar el comercio marítimo de los minerales, desde las colonias hacia la Península, así como las mercancías desde España con destino a las colonias. Mientras tanto, San Martín y Bolívar concebían la necesidad del control del mar, para contribuir al proceso independentista.

15 Albi, J. Obra citada. p. 184

16 Es el primer vicealmirante de Chile; contribuyó a la destrucción del poder naval de España en el Pacífico, efectuó la captura de la fragata Esmeralda, durante el primer bloqueo a Callao.

17 El comandante inglés John Illingworth Hunt, fue el famoso corsario que entre 1819 y 1821 operó en el Pacífico contra la flota española de guerra y mercante, comandando la corbeta La Rosa de los Andes.

18 Larrañaga Martín, Enrique. (2006). Bernardo O'Higgins formador del poderío marítimo de Chile. En Revista de Marina. Santiago de Chile.

La maniobra estratégica combinada de Bolívar y San Martín, consideraba el control del mar como factor fundamental.

Respecto a la maniobra estratégica, el pensamiento marítimo de Julián Corbett, recalca la necesidad de la aplicación conjunta de operaciones navales y terrestres, para permitir que una fuerza naval pequeña se desempeñe con eficacia, optimizando los limitados medios disponibles.[19]

Los conductores políticos de Suramérica comprendieron de manera extraordinaria que la naturaleza de la guerra de independencia debía ser ejecutada no solamente con pensamiento terrestre, sino también considerando la importancia e influencia del mar, a fin de obtener movilidad y logística para sus ejércitos, y sobre todo la proyección del poder militar de costa a costa, desde el norte y sur de Callao. Es decir, se diseñó una maniobra estratégica convergente[20] hacia Callao, que permitió el control del mar, a fin de impedir que la Escuadra Real intentara recuperar territorios liberados, como ya había ocurrido en Chile con cuatro expediciones realistas entre 1813-1818, la última fue derrotada en los campos de Maipú.

Por este motivo, el general José de San Martín aseveró en el oficio que envía al director de las Provincias Unidas de Sudamérica en el que le reitera que no dominando el mar era inútil pensar en la campaña de Lima".[21] Además recalcó que "Una vez conseguida la victoria en Chile, aliando fuerzas pasaremos por mar a tomar Lima". Mientras que el general Bernardo O' Higgins, luego de la victoria de Chacabuco, reconoció que "Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no se domina el mar".[22]

Para complementar, el general Simón Bolívar comprendió que la Independencia de Guayaquil del 9 de octubre de 1820 era vital para la concentración de medios a través del mar para liberar a Quito y posteriormente pasar a contribuir a la independencia de Perú, para lo cual era necesario el control del mar mediante el bloqueo a Callao.[23]

En este contexto, se plantea la interrogante, ¿cómo fue posible esta concepción similar, de la naturaleza de la guerra?[24] La respuesta probable en base a los pensamientos de diferentes autores podría ser: primero, debido a la influencia de la Logia Lautaro, debió haber existido un plan de guerra general para la independencia.[25] Según Enrique Ayala Mora citado por el coronel Cristóbal Espinoza, "…Mientras

19 Uribe, Sergio (Ed.). (2016). Estrategia Marítima, evolución y prospectiva. Escuela Superior de Guerra.Bogotá.

20 La maniobra estratégica comprende las acciones materiales y psicológicas orientadas a crear y mantener circunstancias favorables para lograr un determinado objetivo estratégico.

21 Martínez, A. (1989). Poder naval e independencia de Hispanoamérica (El caso del Pacífico). Centro de Estudios Históricos (CSIC), La España marítima del siglo XIX (I): ciclo de conferencias, abril de 1989, págs. 33-50.

22 Larrañaga Martín, Enrique. Ob. Cit. p.356

23 Chiriboga, S. (2019). La cita de Guayaquil: Bolívar-San Martín, Primera Cumbre Continental. Revista AFESE 65, 269-273.

24 La naturaleza de la guerra según Corbett, el objetivo es obtener y asegurar el uso del mar. Así el control del mar es identificado con la capacidad de usar las líneas de comunicaciones marítimas para propósitos militares y civiles (Uribe, Ob. Cit.)

25 La Logia Lautaro fue una organización fundada en 1812, por el general Francisco de Miranda en Europa, a las cuales pertenecieron José de San Martín, Bernardo O'Higgins, entre otros patriotas, con el objetivo de coordinar acciones para el establecimiento de la independencia de las colonias españolas en América y sobre la base de los principios del liberalismo, establecer un sistema de gobierno republicano y unitario.

tanto en 1810, Francisco Miranda y Simón Bolívar buscaron en Inglaterra apoyo moral, político, militar, educativo y financiero para la campaña de liberación de América Latina…"[26] Segundo, por la experiencia de varios conductores políticos y militares obtenida en las diferentes guerras de Europa, pues la mayor parte de los líderes políticos y militares independentistas, participaron directamente en combate en tierra y mar, en las batallas de Europa. Y finalmente, por la configuración geográfica de Suramérica. El capitán de corbeta Ulises Hoyos (2018) manifiesta al respecto que: "San Martín nunca tuvo la intención de desplazar a su ejército por tierra para liberar Perú…era una gran distancia por recorrer... Por estas razones, y por muchas más, el Plan Libertador del Perú se debía concretar a través del mar."[27]

Con el contexto estratégico anterior a la Batalla de Pichincha de 1822, se procede a analizar el hecho histórico, respecto a las causas de la Batalla de Pichincha, las mismas que fueron comunes para la mayoría de los casos en Suramérica, entre las cuales se considera: la influencia de la Ilustración (1685-1815); la Independencia de Norte América (1775-1781); la Revolución Francesa (1789-1799); la invasión de Napoleón a España (1809); el retorno de Felipe VII al poder (1814), el descontento de los criollos; y el apoyo de Gran Bretaña y Estados Unidos a la causa independentista.[28]

Mientras que entre los antecedentes de la Batalla de Pichincha de 1822 se encuentran: el primer grito de la Independencia de Quito de 10 de agosto de 1809, que convirtió a la ciudad en tea libertaria a nivel continental, acontecimiento conocido como Luz de América y la independencia de Guayaquil el 9 de octubre de 1820, hechos geopolíticos importantes para la continuación del proceso independentista.[29] El 8 de noviembre de 1822, la Junta de Gobierno de la Provincia libre de Guayaquil dirigida por José Joaquín de Olmedo, dispuso la conformación de la División Protectora de Quito, al mando de los coroneles León de Febres Cordero y Luis de Urdaneta, para la liberación de Quito.[30]

En la Independencia de Guayaquil se dio un hecho notable desde el punto de vista del poder naval, cuando de manera audaz la goleta Alcance[31] que anteriormente estaba dedicada al comercio de cacao entre Guayaquil-Callao-Panamá, y que fue armada en septiembre para contar con su apoyo el 9 de octubre de 1820, efectuó

26 Espinoza, C. (2019). Batalla del Pichincha, operaciones militares. Centro de Estudios Históricos del Ejército. P.18.

27 Hoyos, U. (2018). Identificación y análisis de los elementos del diseño operacional de la Campaña al Perú del general San Martín. Escuela Superior de Guerra Conjunta de Fuerzas Armadas de Argentina. p. 14

28 No toda Suramérica tuvo una causa común. En la lucha en la cual fueron protagonistas San Martín y Bolívar, no tienen presencia Brasil, Guyana, Surinam y Guayana Francesa. Con respecto a Centro América y El Caribe, pudo tan sólo haberse contemplado la posibilidad de interesar a México: y de algún modo a Panamá.

29 En 1810, Nueva España estaba convulsionada; en Venezuela, Santa Fe, Quito, Buenos Aires y Chile, las autoridades tradicionales habían sido depuestas; el Alto Perú estaba sublevado y en su apoyo avanzaba un Ejército rioplatense (Albi, 2020).

30 Sánchez, M. (2020). El Bicentenario de una naciente Armada. Academia Nacional de Historia del Ecuador, Vol. XCVIII (203), pp.237-260.

31 Según Mariano Sánchez "La goleta Alcance a más de estar dedicada al comercio, las autoridades españolas la obligaban a cumplir diversas comisiones en apoyo a sus buques de guerra y fuerzas militares realistas acantonadas en Guayaquil y Quito, transportando productos y correspondencia…" (Ob. Cit. p 241).

presencia naval disuasiva[32] en el río Guayas frente a la ciudad y posteriormente en el Golfo de Guayaquil; éste fue el primer buque de guerra, el que, con las 7 lanchas cañoneras capturadas a los españoles, conformó la primera fuerza naval, de lo que en el futuro sería Ecuador. El 12 de octubre de 1820, José Joaquín de Olmedo apoyado por los próceres de octubre, a fin de obtener el respaldo ante un posible contrataque español, ordenó al capitán de la goleta Alcance José de Villamil la misión de comunicar la independencia de Guayaquil al Protector del Perú José de San Martín y al almirante Thomas Cochrane Jefe de la Escuadra Libertadora de Chile, que se encontraba efectuando bloqueo a Callao.[33] Al tomar conocimiento los dos patriotas, enviaron una delegación a Guayaquil para coordinar el apoyo a esa ciudad, y paralelamente decidieron mantener el ímpetu independentista desplegando el poder militar a través del mar, desde Callao, para contribuir a la liberación de Trujillo.[34]

Respecto al Acta de Independencia de Guayaquil de 20 de diciembre de 1820, esta originó un gran problema geopolítico regional. Conforme a su Constitución provisoria que consta de 20 artículos. "Art.1 La provincia de Guayaquil es libre e independiente (...) Art. 2 "La Provincia de Guayaquil se declara en entera libertad para unirse a la grande asociación que le convenga de las que se han de formar en la América del Sur."[35]

Al respecto, en Guayaquil había sectores que propugnaban tres alternativas, un sector anexarse a Perú, otro a Colombia, y otro que preferían a Guayaquil como provincia independiente. Finalmente, cuando Simón Bolívar y San Martín se reunieron en Guayaquil,[36] ésta había sido ya comprometida a Colombia.[37]

Guayaquil constituía un puerto estratégico, principalmente por el gran comercio marítimo para exportaciones de cacao y por la presencia del Astillero Real con gran capacidad en la construcción de buques comerciales y de guerra, desde 1671 hasta 1820, habría construido aproximadamente 200 buques comerciales y militares, varios de ellos para la Escuadra Real basada en Callao. Además, la posición geoestratégica de Guayaquil permitía proyectar el control del mar hacia el norte y sur del Pacífico, y por supuesto contribuir desde el flanco marítimo para la campaña militar de liberación de Quito.

La Batalla de Pichincha es analizada dentro de un contexto de batallas consecuentes que sellaron la independencia de la América del Sur, entre las principales: Combate Naval de Montevideo-1814; Chacabuco-1817; Maipú 1818; Boyacá-1819;

32 Además, se encargó de recibir a los prisioneros realistas, de mantenerlos con todas las seguridades, hasta recibir las disposiciones respectivas emitidas por los militares patriotas.

33 La goleta Alcance regresó de Perú con la delegación compuesta por el coronel. Tomás Guido y el mayor Toribio de Luzuriaga, el 14 de noviembre de 1820 fondeó en el río Guayas, y a partir de esa fecha se le cambió el nombre por el de Patria. (Sánchez, 2020).

34 Marquina, J. C. C. (2020). Independencia de Trujillo. Historia de Trujillo. Bicentenario de Trujillo Perú. https://trujillobicentenario.org/349/trujillo-en-la-independencia-del-norte

35 Sánchez, M. Ob. Cit. pp.243.

36 En la Conferencia de Guayaquil habría Simón Bolívar resuelto, de acuerdo con San Martín, hacerse cargo de las operaciones finales contra los españoles, a los que Sucre derrotó en Ayacucho, en 1824 (Giorlandini, 2020).

37 El 15 de mayo de 1821, los guayaquileños se declararon bajo la protección de Colombia, sobre la base de un tratado firmado con el general Antonio José de Sucre (Cruz, 2022).

Carabobo-1821; Pichincha-1822; Junín-1824, y Ayacucho-1824. Cada una de ellas constituían objetivos intermedios hasta llegar a Ayacucho; con la particularidad que todas tuvieron influencia del poder naval a través de las escuadras navales independentistas, ya que la movilidad y logística de los ejércitos fueron a través de los flancos marítimos respectivos.

La maniobra estratégica de la Batalla de Pichincha en líneas generales fue la siguiente: el objetivo político de la guerra se puede interpretar como lograr la Independencia de Quito para consolidar la Gran Colombia en una sumatoria de soberanías integrando un enorme territorio, y con gran influencia política de Simón Bolívar; respecto al estado final deseado se puede deducir conforme la carta de Bolívar a Santander que dice: "…he logrado con mucha fortuna y gloria, cosas muy importantes: primera, la libertad del Sur; segunda, la incorporación a Colombia de Guayaquil, Quito y las otras provincias; tercera, la amistad de San Martín y del Perú para Colombia; y cuarta, salir del ejército aliado que va a darnos en el Perú gloria y gratitud, por aquella parte…"[38]

La concentración de medios para la independencia de Quito fue a través del mar con el puerto estratégico de Guayaquil. Según el general Paco Moncayo el 26 de octubre de 1820, arribó a Guayaquil una flotilla chilena escoltando a un mercante enviada por el comandante Cochrane, con 1442 fusiles para la liberación de Quito y para la defensa de la Provincia Libre de Guayaquil.[39] De igual manera, la misión encomendada del Libertador a Sucre, fue la de liderar la campaña militar en los territorios de la Presidencia de Quito, para lo cual se efectuó un despliegue marítimo desde el puerto de Buenaventura, acompañado de una unidad organizada con 400 soldados, campaña que inició en el puerto de Guayaquil en mayo de 1821.[40] Posteriormente arribaron más batallones de Colombia a Guayaquil vía marítima.

El centro de gravedad del enemigo era el ejército realista bajo el mando de Aymerich. El punto decisivo era Saraguro, lugar de encuentro del ejército Patriota y del Perú al mando del general Santa Cruz. Los objetivos intermedios para alcanzar Quito eran principalmente Cuenca y Riobamba. Para la maniobra estratégica tanto desde el norte como desde el sur de Quito se disponía de las líneas de operaciones terrestres y las marítimas; las primeras muy difíciles debido a la configuración geográfica y por la resistencia realista en Pasto, por lo que inevitablemente tuvieron que hacerse a través del mar. Desde luego hay que reconocer que la concentración de medios en Guayaquil sin oposición naval realista solo fue posible, porque anteriormente Brown e Illingworth efectuaron guerra del corso en el Pacifico y además porque la Escuadra Real estaba bloqueada en Callao.[41]

Sobre el despliegue para liberar a Quito, se planificaron y ejecutaron dos campañas militares desde Guayaquil: La primera el 7 de noviembre de 1820, fue

38 Bolívar, Simón. (1822, julio 29). Cartas y Comentarios. Simón Bolívar. https://www.ellibrototal.com/ltotal/?t=1&d=4568

39 Moncayo, Paco. (2022). Revista por Bicentenario de Batalla de Pichincha. Cuarta edición especial.

40 Espinoza, C. Ob. Cit.

41 En mayo de 1820, frente a Esmeraldas Illingworth enfrentó a la fragata de guerra española Prueba, con 1.300 toneladas contra 400 de La Rosa de los Andes, además de la superioridad en tripulación y cañones.

conducida al mando de los coroneles Febres Cordero y Luis Urdaneta, la misma que no tuvo éxito por la superioridad relativa de combate realista, y tuvo que replegarse luego de la Batalla de Huachi. La segunda campaña realizada el 20 de enero de 1822; previamente se logró la concentración de medios en Guayaquil procedentes de Colombia y Perú a través del mar; luego bajo el mando del general Antonio José de Sucre, con la División colombiana compuesta por 2259 soldados se desplegaron de Guayaquil a Machala vía marítima, para luego dirigirse a Saraguro y reunirse el 10 de febrero de 1822 con la División peruana al mando del general Santa Cruz compuesta por 1336 soldados, constituyéndose la primera fuerza multinacional más grande de la historia de Suramérica a esa fecha.[42] La aproximación a Quito comandada por Sucre, ha sido ampliamente analizada y escrita sobre los éxitos y problemas en todos los niveles de la conducción del ejército; es oportuno resaltar lo que dice Franklin Barriga sobre los acontecimientos del 21 de febrero.[43] Cuenca se adhirió oficialmente a la causa, y el ejército libertario salió de esa ciudad rumbo al norte, mientras el ejército realista retrocedía, hasta que el 21 de abril, en Tapi se dio la batalla que posibilitó la libertad de Riobamba. Los granaderos a caballo, batallón conformado por argentinos y chilenos, al mando del comandante Juan Lavalle, tuvieron especial protagonismo. Finalmente, el 24 de mayo de 1822, sobre las faldas orientales del volcán Pichincha; los batallones Paya, Albión, Yaguachi y Alto Magdalena, juntos a los escuadrones de caballería Dragones, Lanceros, apoyados por la tropa del coronel Santa Cruz; derrotaron a las últimas fuerzas realistas, concluyendo así, 288 años de dominio hispánico en la Real Audiencia de Quito.[44]

Respecto a la fase de estabilización, aunque se mantuvo pendiente la situación de Pasto, Sucre tomó varias decisiones, entre las cuales designó al comandante Juan Illingworth quien combatió en la batalla, para que traslade a Melchor Aymerich, a su familia y a varios prisioneros a Guayaquil y posteriormente a Panamá, vía marítima. En cuanto al redespliegue del general Santa Cruz y su ejército, luego de la batalla,"…San Martín previo a su llegada al puerto (Guayaquil) adelantó una escuadra de navíos bajo el mando del almirante Blanco Encalada, con la misión de embarcar a la división argentina-peruana que se había empleado en Quito".[45] Sin embargo, mientras Bolívar se dirigía a Guayaquil, seguido por dos batallones de la Guardia: "A fin de evitar la entrada de la división peruana a Guayaquil, donde podía alentar con su presencia a los bandos contrarios a Co-

42 La fuerza multinacional estaba compuesta por: los batallones Alto Magdalena, Paya y Albión en su mayoría por granadinos de las provincias de Cauca, Neiva, Honda, Santafé, Tunja, Socorro y Cartagena, además con la participación de oficiales venezolanos e ingleses; el batallón de infantería Yaguachi, por guayaquileños; «Trujillo»32 y «Piura»,33 por peruanos reforzados con lojanos y cuencanos; el escuadrón de Dragones, 34 por llaneros venezolanos y granadinos; El Granaderos a Caballo de los Andes, por argentinos (Espinoza, Ob. Cit).

43 Barriga, F. Ob. Cit.

44 Naranjo Salas, Wagner. (2019). Clarines de guerra. La última batalla de la Gran Colombia. Revista Académica de Investigación ITSCRE V. 3, Quito.

45 Cruz, G. (2022). De Pichincha a Ayacucho: De la decisión operativa a la resolución estratégica. En Bicentenario de la Independencia del Ecuador., 387-416. P. 8

lombia, la dirigió a Cuenca, para que completase allí sus remplazos y prosiguiese después a Trujillo".[46]

La principal consecuencia de la victoria de Pichincha fue, la consolidación de la Gran Colombia, con la conformación del Distrito del Sur.[47] El comandante Juan Illingworth fue nombrado por el Libertador Comandante General del IV Departamento Marítimo, iniciando con mucha voluntad estratégica marítima sus funciones. Es así como en 1822, con la presencia de Simón Bolívar fundó la Escuela Náutica de Guayaquil, "…precursora de la actual Escuela Naval del Ecuador, una de las primeras academias de este tipo en América, y en cuyo seno se forjaron personalidades que más tarde sobresalieron en la vida republicana del Ecuador".[48]

En resumen, la influencia del control del mar para contribuir a la Batalla de Pichincha fue relevante, esta permitió la concentración de medios provenientes de Colombia y Perú en Guayaquil; luego el despliegue del general Sucre con la División Colombiana desde Guayaquil hasta Machala fue a través del mar; durante el despliegue de la fuerza multinacional a Quito se protegió el Golfo de Guayaquil; y finalmente la intención de repliegue del general Santa Cruz y sus tropas luego de la victoria de Pichincha se consideró desde Guayaquil a Callao, mediante la flotilla de embarcaciones enviadas por el general San Martin. Posteriormente, las escuadras navales y los ejércitos patriotas pasaron a la última fase de la guerra de independencia, lo cual era decisivo, para obtener el control del mar en Perú.

La última posición estratégica marítima de España en Perú fue bloqueada con una fuerza naval combinada independentista, contribuyendo al fin de la guerra.

Según Mahan y Corbett, no se puede mantener un plan de guerra, sin haber alcanzado el control del mar. Coincidente con esta perspectiva, casi un siglo antes, los conductores políticos independentistas evidenciaron la necesidad de la conquista del control del mar en el Pacífico, no a través de la batalla naval, sino a través del bloqueo combinado a la Escuadra española fondeada en Callao, proceso que tomó 5 largos años, con acciones políticas, económicas, militares y sociales.[49] Para estas operaciones navales se requería el apoyo de Chile y Colombia, mediante una maniobra estratégica naval con proyección del poder militar. La maniobra desde Chile a través de la Expedición Libertadora, planificada para la conquista del

46 Encina, F. (1954). Emancipación de la Presidencia de Quito, del Virreinato de Lima y del Alto Perú.: Vol. V. Editorial Nascimento. P. 129

47 Después de la Batalla de Pichincha, los territorios que correspondían a Quito y Cuenca se adhirieron a la Gran Colombia; el 31 de julio de 1822, la Provincia Libre de Guayaquil, también fue anexada. Este hecho estuvo precedido por la "Entrevista de Guayaquil", nombre con el que se conoce al encuentro que tuvieron los libertadores José de San Martín y Simón Bolívar, el 26 de julio de 1822 (República, s.f.).

48 Checura, A. T. (2010). El almirante John Illingworth Hunt y la corbeta «Rosa de Los Andes». P. 9

49 En 1819 la fuerza naval del virrey Pezuela en Callao, se encontraba conformada por las fragatas Esmeralda y Venganza, de 44 cañones cada una, la corbeta Sebastiana de 34 cañones, los bergantines Pezuela, Maipú y Potrillo, de 18 cañones cada una, la goleta Moctezuma de 7 cañones, el pailebote Aránzazu de 5 cañones y 26 lanchas cañoneras, en adición a los seis mercantes armados San Fernando, Cleopatra, Resolución, Mocha, Huarmey y San Antonio (Kukurelo, 2020, p. 12).

control del mar fue ejecutada con tres bloqueos al Callao al mando del vicealmirante Cochrane. El primero, el 8 de septiembre de 1820, la expedición ejecutó un desembarco en la Bahía de Paracas.[50] Posteriormente San Martín ingresó a Lima, donde se proclamó el Acta de Independencia de la ciudad.[51] El segundo, el 15 de noviembre del mismo año; y el último, el 19 de septiembre de 1821.[52]

Mientras que la maniobra desde Colombia se inició luego de la Batalla de Pichincha de 1822, con la preparación de los medios en Guayaquil, especialmente con el inicio de la conformación de la Escuadra del Sur, motivada por Illingworth y apoyada por Bolívar. Entre 1822 y 1823, se adquirieron la corbeta Pichincha, la goleta Guayaquileña y el bergantín Chimborazo; iniciando la conquista del control del mar. Para ello, Thomas Wright se desempeñó como comodoro, embarcado en el bergantín Chimborazo, realizó patrullajes a lo largo de la costa peruana con 7 transportes debidamente abastecidos y listos para el traslado de las tropas, cuando Bolívar, que se hallaba con su ejército en Perú, así lo requiriera. Luego de la Batalla de Junín, el comandante Wright recibió instrucciones de proceder a Callao, y ponerse a órdenes del almirante Guise, Jefe de la Escuadra Unida.[53]

Regresando al 2 de mayo de 1823, frente a la delicada situación política, militar y social en que se encontraba Perú, el general Antonio José de Sucre mediante un despliegue naval, desembarcó en Callao al mando de 6000 efectivos; su misión involucraba tratar de salvar lo que quedaba del ejército peruano y, además, generar las condiciones propicias para la inminente llegada del Libertador. Sucre, poseedor de un importante prestigio político-militar, a su llegada, trató de comprender la verdadera situación a la que se enfrentaba, la misma que era sumamente compleja y a su entender, únicamente la llegada del Libertador modificaría el escenario negativo.[54] Luego, el 7 de agosto de 1823, Simón Bolívar se embarcó en el bergantín Chimborazo y el 1 de septiembre arribó al puerto de Callao, donde el presidente peruano Torre Tagle le dio oficialmente la bienvenida. Ante la crítica situación, el Congreso peruano le confirió al Libertador, todas las atribuciones legales para conducir la guerra. En febrero de 1824, el Libertador Simón Bolívar asumió la presidencia del Perú. Posteriormente, en octubre de 1824, la Escuadra del Sur, bloqueó Callao, en maniobra combinada con la Escuadra peruana. En 1825 el comandante Illingworth fue nombrado por Simón Bolívar Jefe de la Escuadra Unida de Colombia y Perú; por el valor demostrado en la capitulación del Callao en enero de 1826. “Bolívar lo ascendió a general, y el Perú le otorgó el grado de contralmiran-

50 En el primer bloqueo se dio un evento naval muy importante, con la captura de la fragata realista Esmeralda, buque insignia de la Escuadra Real concentrada en Callao; evidenciando la fragilidad del poder naval realista, que prácticamente se convirtió en una flota en potencia.

51 Descontentos los jefes del ejército español con la administración del virrey Pezuela, le depusieron el 27 de enero de 1821; y confirieron el mando supremo al general La Serna.

52 Martínez, A. (1989). Poder naval e independencia de Hispanoamérica (El caso del Pacífico). Centro de Estudios Históricos (CSIC), La España marítima del siglo XIX (I): ciclo de conferencias, abril de 1989, págs. 33-50.

53 Sánchez, M. (2020). El Bicentenario de una naciente Armada. Academia Nacional de Historia del Ecuador, Vol. XCVIII (203), 237-260.

54 Cruz, G. Ob.Cit.

te y la ciudadanía honoraria."[55] Posteriormente, La Escuadra del Sur, comandada por el flamante contralmirante Juan Illingworth, retornó a Guayaquil en 1826, una vez concluido el proceso de independencia de Perú.

El estado final de la guerra independentista, se consolidó con la liberación del virreinato del Perú y por consiguiente la independencia de toda Suramérica excepto Brasil. Entre 1824 y 1826, se alcanzó el control del mar, contribuyendo a las batallas de Junín y Ayacucho; siendo esto posible, fundamentalmente por la influencia del poder naval de las escuadras navales combinadas independentistas, al negar el uso del mar a la Armada Real, tanto en el Atlántico, como en el Pacífico. **"**Las últimas banderas españolas en la América continental se arriaron, después de prolongados sitios, en San Juan de Ulúa, en 1825; y en la isla de Chiloé y El Callao, en 1826. Tenía entonces la Armada apenas tres navíos capaces de navegar".[56] Quedaba España en el Caribe reducida a su última posición estratégica marítima en Cuba.

Tras la humillante derrota en la guerra hispano-estadounidense y la guerra de Cuba se puso fin a los remanentes del Imperio Colonial Español. A través del Tratado de París en 1899, España renunció a sus últimas colonias de Cuba, Filipinas, Puerto Rico y otros territorios del Pacífico (Islas de las Marianas, Palaos y Guam), mientras que Estados Unidos mantuvo el control de Filipinas, Puerto Rico y Guam convirtiéndose en el nuevo dueño de los mares.[57]

Finalmente, la influencia del poder naval, reconfiguró la geopolítica en toda América y Europa.

CONCLUSIONES

El cambio de pensamiento geopolítico marítimo a continental de España a partir de 1805, dificultó a la Armada Real mantener el control del mar América, durante el proceso independentista, debido al debilitamiento de su poder naval.

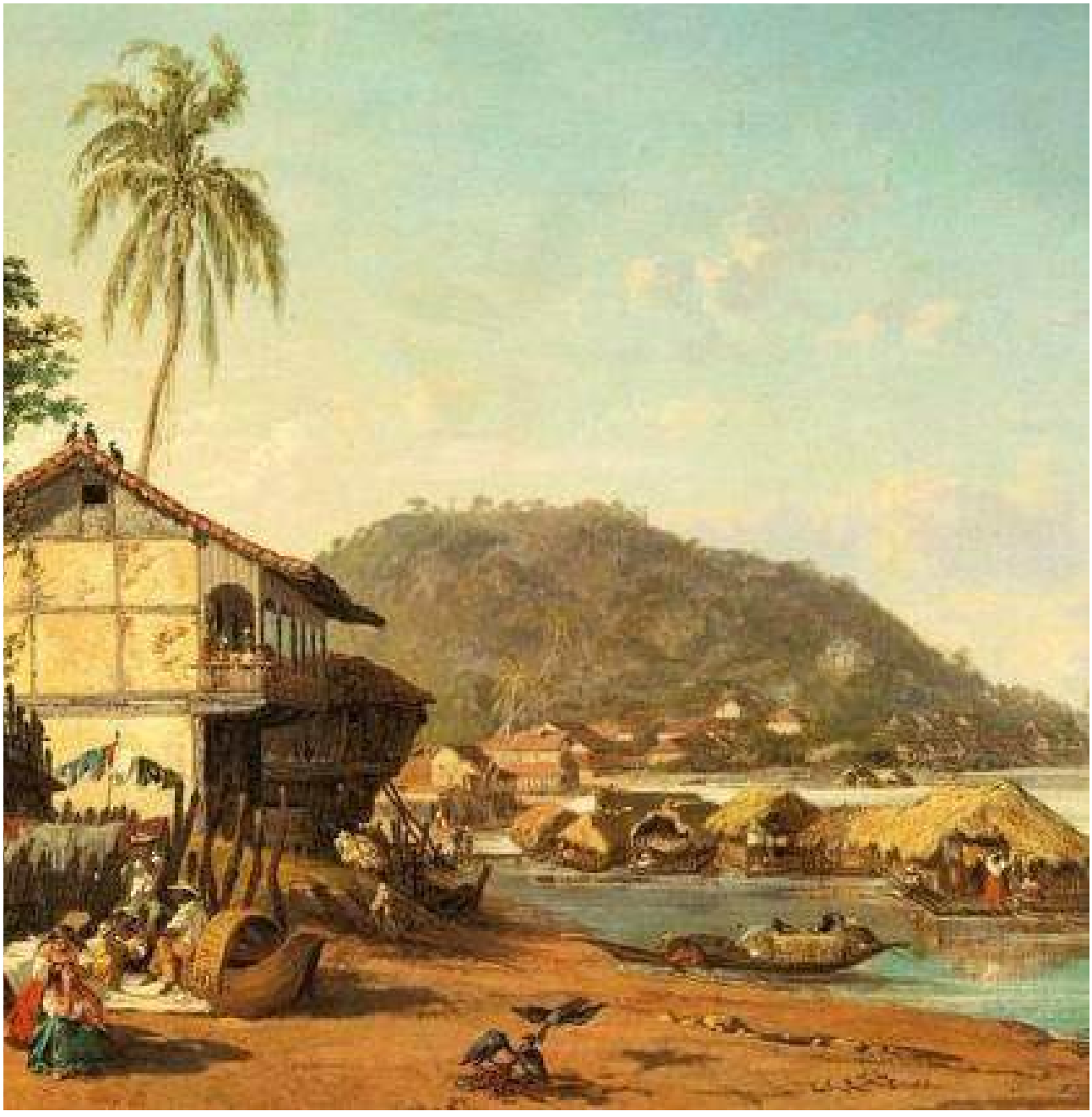
La maniobra estratégica combinada de Bolívar y San Martin, consideró el control del mar como factor crítico, facilitando y contribuyendo a las operaciones del ejército patriota, antes, durante y después de la Batalla de Pichincha de 1822. De igual manera sucedió con todas las batallas de los otros Estados independizados.

La influencia del poder naval, mediante el bloqueo a Callao por parte de las escuadras navales combinadas durante 5 años, permitió alcanzar el control del mar de manera definitiva, contribuyendo a la independencia de Perú y Suramérica.

55 Checura, A. Ob. Cit. p. 486

56 Blanco, J., González, M., Perales, P., Torres, C., & Vallespan, J. (2020). Historia de la Armada. Páginas de la historia de España escritas en la mar. Madrid. P. 202

57 Fernández, M. (2017). España pierde sus últimas colonias. Revista Muy Historia, https://www.muyhistoria.es/contemporanea/articulo/espana-pierde-sus-ultimas-colonias- 281491379340



Sitio y bloqueo de los puertos de Callao y Guayaquil

Tcrn. Édison Macías Núñez

Antecedentes

Para que este episodio de la historia marítima de América del Sur se produjera tuvo que desarrollarse, dentro de la panorámica independentista del Perú, la decisiva batalla de Ayacucho.

Después de los intensos preparativos preliminares de la acción bélica, los ejércitos contendores, el ejército Republicano Libertador (integrado por peruanos, colombianos, chilenos), al mando del general Antonio José de Sucre y el ejército Realista comandado por el general José de La Serna, virrey del Perú.

El 9 de diciembre de 1824, a las 12 de la mañana, después de adoptar el dispositivo de combate y cumpliendo las disposiciones y tareas recibidas, los contrincantes inician el feroz combate. Después de horas de obstinada lucha, el ejército del general Sucre resulta vencedor. Así lo hace conocer en el parte de guerra enviado al Libertador Simón Bolívar. En uno de los párrafos narra las consecuencias innegables de la victoria:

> "Se hallan por consecuencia, en este momento, en poder del Ejército Libertador, los tenientes generales La Serna y Canterac, los mariscales Valdez, Carratalá, Monet y Villalobos; los generales de brigada, Bedoya, Ferraz, Camba, Sacomursio, Cacho, Atero, Landázuri, Vigil, Pardo y Tur, con diez y seis coroneles, sesenta y ocho tenientes coroneles, cuatrocientos ochenta y cuatro mayores y oficiales; más de dos mil prisioneros de tropa; inmensa cantidad de fusiles; todas las cajas de guerra, municiones y cuantos elementos militares poseían; mil ochocientos cadáveres y setecientos heridos, han sido en la batalla de Ayacucho las víctimas de la obstinación y de la temeridad española. Nuestra pérdida es de trescientos diez muertos y seiscientos nueve heridos".[1]

El Callao en la independencia del Perú

Ubicado a 12 kilómetros de Lima, en la costa del Pacífico. La ciudad fue fundada en 1532. "Durante el virreinato el Callao fue asaltado por el pirata Drake, quien se apoderó de un enorme botín el año 1578. Fue el último baluarte de los españoles, que encabezados por Rodil (general) resistieron después de la batalla de Ayacucho hasta el año 1826."[2]

En 1824 la guarnición de Callao dependía directamente del gobierno de Lima. Estaba conformada por el Regimiento de Infantería del Río de la Plata y el batallón N^0 11 de la División de los Andes integrados por soldados de las Provincias Unidas del Río de la Plata; el Batallón N^0 4 de Chile y la brigada de artillería compuesta en su mayoría por peruanos, llegaba a un efectivo de unos 1.100 hombres, al mando del general argentino Rudecindo Alvarado. Esta guarnición, en la madrugada del 5 de febrero de 1824 se insurrecciona bajo la dirección de los sargentos Moyano

1 Rodríguez Sandoval, Luis A. Ayacucho la batalla de la libertad americana. Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana. Quito, 1975, p. 415

2 Enciclopedia Ilustrada Cumbre, tomo 3, Editorial Cumbre S.A. México 1.D.F. México 1964, p. 60

y Oliva, deponen al comandante, al gobernador, a jefes, oficiales y se pronuncian a favor de España y entregan la fortaleza del Real Felipe a las autoridades peninsulares las que aprovechan de esta inesperada oportunidad para ocuparla con un poderoso contingente militar al mando del general José Rodil.

Una de las causas para la sublevación, según Daniel Florencio O´Leary, fue la falta de atención a los soldados a quienes se racionaba al máximo sus alimentos, recibían los sueldos atrasados y no eran satisfechas sus necesidades, además, había un antecedente: el batallón colombiano Vargas por las mismas causas de desatención había abandonado la plaza.[3]

El coronel Rodríguez transcribe de las Memorias de O´Leary que "Moyano (el sargento) después de cometer el primer crimen, vaciló antes de hundirse más. Los conspiradores demandaron del Gobierno el pago de sus sueldos atrasados y se les restituyese a su país; bajo tales condiciones se comprometían a devolverle los castillos del Callao, pero Torre Tagle (el presidente), pretendió ver en ellas la deshonra del gobierno…"[4]

El sargento Moyano, según Miller, "se declaró coronel y jefe superior de la plaza, asociando en el mando político y militar al coronel español Casariego; también ascendieron al sargento Oliva a teniente coronel, pusieron en libertad a los oficiales prisioneros realistas, dándoles colocación en el regimiento. La lealtad, formaron con la infantería sublevada y de la cual se proclamaron primeros jefes los referidos Moyano y Oliva. Enseguida enarbolaron en los castillos la bandera española y el 7 de febrero de 1824, ofició Casariego al general Canterac, por conducto del general Rodil, que se hallaba en el puerto de Pisco, anticipándole este acontecimiento".[5]

Para agravar la situación, el Regimiento Granaderos a Caballo del Río de la Plata, unidad argentina, que del sur se dirigía a Lima, también se insubordinó, sometió a sus oficiales y se incorporó a los insurrectos del Callao.

Con estos inesperados episodios, los realistas, sin pensarlo, se posesionaron de una importante plaza en la costa del Pacífico, que la sostuvieron a sangre y fuego aún después de la capitulación como consecuencia del triunfo de los patriotas en la batalla de Ayacucho.

Acciones preliminares

La categórica victoria que las tropas peruanas, apoyadas con personal y medios del ejército colombiano, infligieron a las huestes realistas en Ayacucho no fue suficiente para que el Perú consiguiera la independencia definitiva. El general español José Ramón Rodil, gobernador del Callao, se negó a entregar los castillos y fortificaciones de ese puerto, actitud rebelde que desconocía la capitulación que los españoles habían firmado en días anteriores. Cuando Bolívar comprueba la

3 O´Leary, Daniel. Memorias del general Daniel Florencio O´Leary. Compiladas por su hijo Simón O´Leary. Caracas, 1888.

4 Rodríguez Sandoval, Luis A. Obra citada, p. 464

5 Ibídem, p. 465

gravedad de la situación, solicita del Departamento del Sur de Colombia (el actual Ecuador) tropas, naves de guerra, armamento y demás medios indispensables para sitiar, bloquear y someter a los rebeldes. La ayuda requerida es satisfecha de inmediato, como atestigua el siguiente documento:

> "Gobierno Superior del Distrito del Sur. – Guayaquil a 15 de enero de 1825. Al H. Ministro de Marina y Guerra del Perú,- Señor Ministro: Estando embarcado en el Puná antes de ayer 13 el Sr. General Valero en los transportes que se han indicado con 1518 hombres, incluso jefes y oficiales, como constan del adjunto que acompaño en copia… En consecuencia procedí a alistar el navío mercante Monteagudo y la fragata Vigía únicos transportes con que podía contar por haber despedido todos los que se hallaban embargados cuando recibí la orden de su Excelencia el Libertador el 22 de diciembre. Mas, como el navío Monteagudo hubiese llegado de la Puná conduciendo los hospitales y efectos de vestuario y armamento y trajes entre los enfermos, diez o doce virulentos, dispuse luego que lo supe que se procediera a fumigar el buque y lavarlo con vinagre, antes de poner tropa en él… Dentro de seis días saldrá de aquí el primer batallón auxiliar con 900 plazas.
>
> "El vestuario y armamento de este Cuerpo lo tomará en el Perú del que llevó el señor general Valero, con quien remite todo el que tenía aquí por disposición de su Excelencia el Libertador. No obstante, haré construir en estos pocos días un pantalón, una chaqueta, una camisa y una frazada para que lleven en la navegación".
>
> "El 2º Batallón auxiliar quedará apenas con dos Compañías de preferencia, pues habiendo subido el número de enfermos de las Divisiones a más de 900 ha sido preciso sacar los hombres disponibles que había en todo para formar el que lleva el señor general Valero. El otro deberá salir dentro de seis días, llevará lo menos 400 reclutas de la sierra ya regularmente instruidos. Juan Paz del Castillo". [6]

De lo expresado en el documento se puede establecer que el general Juan Paz del Castillo, Intendente de Guayaquil, envió desde aquel puerto con retraso de ocho días, por la peste del sarampión, con dirección al Callao, dos naves, dos batallones auxiliares, armamento, vestuario y demás equipo para ser empleado en el inminente bloqueo.

El libertador Bolívar dispuso que el sitio del puerto peruano lo organice el general Bartolomé Salom, que había llegado desde Colombia al mando de algunas unidades que habían de emplearse en la campaña del Perú, pero como la batalla de Ayacucho precipitó los acontecimientos a favor de la campaña libertadora, el general Salom y su tropa no se empeñaron en combate; consecuentemente, estaban disponibles para ejecutar el sitio.

El bloqueo por mar debía hacerlo, inicialmente, el almirante Guisse, relevado más tarde por el capitán de navío Juan Illingworth Hunt.

6 De la Barra, Felipe. Asuntos militares, volumen 8. Estado militar en 1824–1826. p. 181

Al respecto, el futuro jefe de la escuadra aliada dispuso la partida inmediata hacia el Callao del buque artillado La Limeña, de acuerdo con la siguiente comunicación:

> "Comandancia General de la Escuadra Unida. Fragata Protector, Puná a 8 de febrero de 1825.
>
> Al señor Ministro de la Marina del Perú Don Tomás Heres.
>
> Señor Ministro: considerando que los cañones que se han embarcado en La Limeña, pedidos por su Excelencia el Libertador, deben hacer una falta grande para apurar el sitio del Callao y siendo por otra parte este buque el más pesado de la Escuadra, he determinado hacerlo salir por delante, sin esperar al Protector, porque hasta después de cinco o seis días más no puede hacerse a la vela. Además, tengo que hacer escalas en Paita y quizás en Huanchaco en busca de marineros para completar las tripulaciones, según tengo dicho a V.S., cuyas diligencias demorarán considerablemente la llegada de esta artillería en caso de ir La Limeña unida a los otros buques de la Escuadra.
>
> El puerto que he indicado al Comandante Freeman es el de Ancón prefiriéndolo al de Chorillos por parecerme mejor para el desembarque de los cañones... J. Illingworth."[7]

Es decir, el almirante Illingworth "priorizó el envío de los cañones en La Limeña, en la cual se embarcan algunos aspirantes de la Marina de la Escuela Náutica del 4º Departamento (Guayaquil) para el auxilio del Perú.[8]

Respecto de la presencia de estos aspirantes en el escenario de guerra, el historiador Mariano Sánchez especifica: "Se ha embarcado sobre los bajeles de guerra de la Escuadra combinada, bloqueadora del Puerto del Callao, en clase de aspirantes de Marina: Juan Evangelista Granja, en la corbeta Limeña del Departamento del Cauca, a la fecha este joven cuenta con 17 años de edad; José María Urbina natural de Quito, al bergantín Chimborazo, de 16 años de edad y Francisco Calderón Garaicoa como Oficial en otra Unidad". Es decir, que los aspirantes de Marina mencionados, "se embarcaron en las naves de guerra bloqueadoras del Callao".[9]

En la obra respecto de la historia de la Armada Nacional, consta que en la corbeta Limeña, comandada por Juan Ignacio Pareja, por lo menos hasta 1825, "sirven Francisco Calderón, José Rodríguez, José Avellán, José Mateus, José María Urbina y Juan Granja". En consecuencia, Urbina fue el primer tripulante de la Limeña y después se embarcó en el bergantín Chimborazo que actuaría en el bloqueo del Callao.[10]

---

7 De la Barra, Felipe. Ob. Cit. p. 202

8 Sánchez, Mariano. Forjadores Navales del Ecuador. Guayaquil, DIGEIM, p. 99

9 Sánchez Bravo, Mariano. La primera Escuela Náutica. 1822-1830. Guayaquil, Instituto de Historia Marítima, 1988.

10 Latorre, Octavio. Historia y evolución de la Marina ecuatoriana. Digeim, Guayaquil, 2004.

El historiador Camilo Destruge, al referirse a la participación de Urbina en el bloqueo del puerto peruano, es más escueto: "Concurrió con el mismo general Illingworth al sitio del Callao".[11]

Igualmente, Luis Robalino Dávila, sin detenerse en detalle alguno escribe: "José María Urbina entró en la Escuela Naval de Guayaquil, dirigida por el general Juan Illingworth. Con él estuvo en el sitio del Callao, último reducto español en el Perú."[12]

De lo expuesto, un hecho es incontrovertible: José María Urbina y algunos de sus compañeros de la Escuela Náutica de Guayaquil fueron autores del bloqueo del Callao, como copartícipes de una acción solidaria con el Perú.

Illingworth, después de ultimar los preparativos pertinentes, partió rumbo al Callao en la fragata Protector luego se hizo cargo del mando de la Escuadra Libertadora que ejecutaría el bloqueo. La responsabilidad histórica de esta acción marítima la compartirá con el vicealmirante chileno Manuel Blanco Encalada, que comandaba los buques que puso a disposición su país.

Camilo Destruge, refiriéndose al apoyo que el Ecuador proporcionó en personal y medios para el bloqueo del Callao, manifiesta: "Una parte del Ejército Libertador al mando del benemérito general Salom, puso sitio a la plaza; y el sitio fue estrechado al llegar el refuerzo de dos mil soldados salidos de Guayaquil y sacados de los tres departamentos colombianos del Sur (Quito, Cuenca y Guayaquil), más el Cuerpo de Artillería de Guayaquil que fue por feliz coincidencia a combatir allí bajo las órdenes de su antiguo jefe el coronel Manuel Torres Valdivia, que la comandó antes de la revolución de 1820 y luego en la primera campaña libertadora, hasta la desgraciada acción de Tanizagua".[13]

Por razones no establecidas el general Bolívar concedió el mando de la escuadra libertadora al capitán Illingworth, en remplazo del vicealmirante Guisse, situación que creó en éste un profundo resentimiento que habrá de perdurar por el resto de su vida. En efecto, después del combate de Malpelo, la escuadra peruana al mando de vicealmirante Guisse entra en Guayaquil el 22 de noviembre de 1828, con la misión de hostilizarla y destruirla; sin embargo, dos días después, Guisse halló la muerte en su propio buque insignia, desde el cual comandaba las operaciones navales.

Desde el momento mismo en que Illingworth se hizo cargo del mando de la escuadra libertadora, determinó que debía intensificar el bloque para obtener un rápido y positivo resultado; por esta razón recomienda que se incremente el número de embarcaciones para la escuadra que bloqueaba el Callao, mediante la siguiente comunicación:

> "Comandancia General de la Escuadra a bordo de la Protector frente del Callao, agosto 11 de 1825. Al señor coronel don Juan Salazar, Ministro de Estado en

11 Destruge, Camilo. Historia de la revolución de octubre y campaña libertadora de 1820-22. Guayaquil, 1920.

12 Robalino Dávila, Luis. Testimonio de los tiempos, Quito, Ecuador. Editorial Ecuatoriana 1971, p. 32

13 Destruge, Camilo. Guayaquil en la campaña libertadora del Perú. Guayaquil, Librería e Imprenta La Reforma, 1924

el Departamento de Guerra y Marina. Me es sumamente sensible el tener que hacer nuevos pedimentos al gobierno mientras el Erario sufre apuros, pero es imposible vigilar debidamente sobre la extensa línea de mar que abrazan las fortalezas del Callao, sin tener en la escuadra un suficiente número de embarcaciones menores. La escuadra salió de Guayaquil casi enteramente desprovista de este auxilio y aquí, a pesar de mis repetidas diligencias, solo dos se han conseguido, mientras dos se han inutilizado, sin embargo, que se observa un esmero particular en la conservación de los botes. Por estos motivos pido al Gobierno se sirva dictar una providencia, para que de Chile, o bien en puertos del Perú o Guayaquil, se consiga a lo menos cuatro embarcaciones de ocho o doce bogas; y además seis docenas de remos; pues no tenemos un solo remo de repuesto en toda la Escuadra Unida…"[14]

Las unidades navales que comandaba Juan Illingworth eran las siguientes:

- Fragata insignia Protector;
- Corbeta Pichincha;
- Corbeta Libertador;
- Corbeta Limeña;
- Bergantín Chimborazo;
- Bergantín Congreso;
- Goleta Guayaquileña;
- Goleta Olmedo;
- Goleta Limeña;
- Goleta Macedonia; y,
- Goleta Huachana:

Un considerable porcentaje de la tripulación era del Departamento del Sur de la Gran Colombia.

Las unidades que disponía el general realista José Ramón Rodil en los castillos del Callao, al iniciarse el bloqueo, eran las siguientes:

- Batallón Infante; 900 hombres;
- Batallón Arequipa; 1000 hombres;
- Artillería de distinto calibre 300 hombres
- Columna de hilera 80 hombres[15]

Así mismo, el general Bartolomé Salom que tenía la misión del sitio terrestre disponía de:

- Regimiento Nº 3 del Perú (dos batallones);
- Batallón Caracas;
- Batallón Araure (ambos colombianos);
- Escuadrón Dragones;
- Escuadrón Lanceros de Venezuela;

14 Levi Castillo, Roberto. El general de división don Juan Illingworth. En Revista del Instituto de Historia Marítima. Año VII, N. 14, Guayaquil, julio de 1993.

15 Macías Núñez, Edison. El general José María Urbina, 1802–1891. Comisión Nacional Permanente de Conmemoraciones Cívicas, Presidencia de la República del Ecuador. Quito, 1972, p. 37

- Escuadrón Voluntarios (Montoneras); y
- Batallón de Artillería.

Así dispuestas las fuerzas de los dos contendientes se inicia el sitio, el bloqueo y la resistencia sacrificada y heroica. Todo era cuestión de tiempo. Taponadas las vías logísticas, el hambre, la sed y las enfermedades menguarán el espíritu combativo de los sitiados y no tendrían otra alternativa que la de capitular. Sin embargo, de todas las limitaciones, el general Rodil resistió increíblemente, actitud que causó sorpresa y admiración aun en sus propios adversarios y en la conciencia de la América criolla.

Al respecto, Bolívar escribe a Santander:

> "El Callao se rendirá, pero no tan pronto, porque el tal gobernador Rodil es el demonio. Pienso emplear la seducción para que se cumpla la capitulación. Entonces la Marina desaparecerá, de grado o por fuerza, si no la hubiéramos destruido antes por algún combate. He dado orden hoy mismo para que vengan solamente un batallón y dos escuadrones para que contribuyan a sitiar el Callao. También mando traer las armar algunos batallones que guarnezcan esta capital y el Callao, cuando se vayan nuestras tropas. Sucre dice que ha tomado muchos fusiles, pero todos malos y descompuestos. Se ha mandado esta mañana –20 de diciembre– un parlamentario a la plaza del Callao para empezar las negociaciones sobre la entrega de dicha plaza; pero las avanzadas tenían órdenes de no recibir parlamentos ni pliegos. Yo pienso renovar la negociación por medio del comandante de la escuadra inglesa estacionado aquí, que parece muy inclinado al buen éxito de nuestros negocios. De todos modos, yo creo que la plaza estará en nuestras manos poco antes o después de recibir Ud., esta carta".[16]

Progresión del sitio y bloqueo

El sitio y el bloqueo del Callao se inician los primeros días de enero de 1825. Conforme avanzaba adquiría mayor intensidad, como consecuencia del apoyo del personal y los medios logísticos que llegaban, especialmente de Guayaquil y de Chile, para agregarse a las unidades navales y terrestres del ejército libertador.

El jefe de la resistencia realista, general José Ramón Rodil, luego de comprobar que las líneas de abastecimiento del Callao estaban controladas, concibió una medida extrema: evacuar la población civil que no participaba en la defensa, para poder utilizar los pocos recursos que aún existían en favor de las tropas sitiadas.

Pero esta estratagema no convenció al general Salom, pues la resistencia adversaria podía prolongarse por más tiempo del previsto. Esta reflexión hizo que se opusiera a la evacuación de los ciudadanos residentes en el puerto.

"El dos de mayo, Rodil, continuando en su sistema, expulsó una veintena de mujeres que fueron desalojadas por los realistas a la bayoneta y rechazadas a tiros

16 Rodríguez S. Luis A. Obra citada, p. 425

por los patriotas; sin embargo, no sufrieron daño alguno y consiguieron al fin que los patriotas las recibieran, condolidos naturalmente de su triste condición. A raíz de este suceso, los patriotas cambiaron de método y pusieron banderas blancas en los lugares por donde autorizaban a los expulsados pasar, incitándolos a que se presentaran y amenazando a los que se quedaban con no darles cuartel, de esta manera pensaron debilitar la defensa y desmoralizar al adversario, y auspiciar la deserción".[17]

La concentración del fuego de los cañones, desde el mar y la tierra, sobre las fortificaciones del Callao era cada vez más intensa; las víctimas del asedio pertinaz aumentaban ostensiblemente; los alimentos escaseaban; las huellas de la destrucción se divisaban por doquiera; las enfermedades y pestes, especialmente la bubónica y el escorbuto, causaban grandes estragos.

A partir de octubre la situación para los sitiados se presentaba dramática, pues soportaba el intenso fuego de cañón y armas de diferente calibre, aunque al inicio del bloqueo contestaba la agresión con igual intensidad, pero cuando las municiones, las armas y la logística escaseaban tuvieron que reducir el ímpetu combativo. Se ha manifestado que los defensores se alimentaban de caballos, perros, gatos y hasta de ratones.

El general Rodil empezó a enfrentar sucesivas rebeliones de su propia gente; tuvo que neutralizarlas empleando medidas drásticas y radicales: el fusilamiento de los conjurados era una de ellas. En un solo día ordenó la eliminación de 36 rebeldes.

La capitulación

Finalmente, todos aquellos síntomas de descontento y desmoralización de los defensores incidieron en su resistencia. El 11 de enero de 1826, después de un año del sitio y bloqueo, las fuerzas españolas se rindieron. El general Rodil enarboló la bandera blanca, símbolo de la rendición; el 17 se concertó la reunión que habría de oficializar la capitulación.

De inmediato el general Salom envía al general Juan Salazar, ministro de Guerra y Marina, el siguiente documento: "Señor Ministro, en este momento que son las doce del día me acaban de avisar los Diputados que se hallan tratando con los del Brigadier D. José Ramón Rodil, estar felizmente concluido el objeto de su comisión, cuyos tratados se van poniendo en limpio; y debiendo por consiguiente ocupar mañana nuestras tropas la fortaleza del Callao…

"También se servirá V.S. disponer que los S.S. Gral. de Marina, Comandante Gral. de Artillería, Comisario Ordenador, ídem de Marina, Comandante de Ingenieros y Ministro de Hacienda Pública para por sí, o por personas a quienes ellos deleguen, pasen a dicha plaza a encargarse de la existencia del ramo que les corresponden. Bartolomé Salom."[18]

17 Dellepiane, Carlos. Historia Militar del Perú, tomo primero. Lima, 1964. p.238

18 Concha, José María. Documentos relativos a la rendición del Callao. Lima, Imprenta Republicana Administrada, 1826

Es decir, las reuniones, trámite y demás condiciones para tratar sobre la inminente capitulación se efectivizan sin contratiempo alguno. En efecto el 22 de enero de 1826 se firmó la rendición, y al día siguiente, las tropas españolas sobrevivientes del sitio y el bloqueo abandonaban las fortificaciones del Callao.

Así lo hace conocer el general de brigada José Rivadeneira, gobernador entrante de dicho puerto: "Gobierno del Callao. Lima 24 de enero de 1826. Al señor General de Brigada don Juan Salazar, Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina. Señor General: tengo la honra de avisar a V.S. que hoy como a las tres de la tarde he tomado posesión del Gobierno de esta plaza y sus dependencias, y con el objeto de que V.S. lo comunique al Consejo Supremo de gobierno, le dirijo esta nota. José Rivadeneira.[19]

Cuando se inició el bloqueo del Callao las tropas españolas del general Rodil constaban de 2.208 efectivos; cuando la capitulación, apenas sobrevivieron 400 hombres en lamentable estado de salud y en condiciones sicológicas deprimentes.

La capitulación del Callao fue producto de constantes hostigamientos por mar y por tierra de una paciente espera y persistente vigilia de parte de los sitiadores; fue un éxito reconocido por el mismo gobierno del Perú en la siguiente comunicación: "Ministerio de Guerra. Palacio de Gobierno en la Capital de Lima, a 24 de enero de 1826. Al Sr. Comandante General de la Escuadra Unida, don Juan Illingworth. La Escuadra Unida ha llenado los votos de la Nación; su bravura y actividad han contribuido a la importante toma de la plaza del Callao, después de un año de privaciones y fatigas. El Gobierno está muy satisfecho de los distinguidos servicios de tan benemérito cuerpo; y me manda S.E. decir a V.S. que, a su nombre, le dé las más expresivas gracias, quedando en premiar oportunamente su consagración en obsequio a la independencia de la República. Sírvase V.S., hacerlo entender así. Con los sentimientos de consideración y aprecio."[20]

Con la expulsión de las tropas españolas del Callao se consolida la libertad americana, pero en aquel hecho histórico resalta la ayuda que nuestro país proporcionó al Perú: barcos de transportes y de guerra, soldados profesionales y reclutas, tripulantes aún mancebos se embarcaron en el puerto de Guayaquil rumbo al Callao; llevando consigo, como bagaje bélico, el espíritu solidario en favor de un pueblo que todavía no rompía las ignominiosas cadenas de la esclavitud. Y qué decir del comportamiento destacado de Juan Illingworth, el intrépido almirante inglés con corazón independentista, que insufló de ejemplo a los jóvenes discípulos que lo acompañaban. Quizás la historia no ha consignado con relevancia la presencia de los imberbes guardiamarinas ecuatorianos.

19 De La Barra, Felipe, obra citada, p. 468

20 Destruge, Camilo. Biografía del General don Juan Illingworth. Guayaquil, AGUENA, 1982

Después del bloqueo y sitio del Callao

Después de la rendición de la fortaleza del Callao, España no se resignaba a claudicar el imperio que había levantado en América. Los indicios de una invasión por parte de la flota española, complementada con la acción de tropas de tierra, hicieron prever a las naciones americanas que podrían ser atacadas en cualquier momento. A aquella presunción se añadía un inconveniente, las naves de guerra, tripulantes, fuerza terrestre y material bélico que se habían concentrado en el bloque y sitio del Callao; en consecuencia, la reorganización del ejército para la defensa se vería seriamente debilitada.

Por esa razón el general Carlos Soublette en nombre del vicepresidente encargado del Poder Ejecutivo envió una comunicación urgente a Illingworth, en los términos siguientes:

"Al Sr. Capitán de Navío don Juan Illingworth, comandante en jefe de la Escuadra de Colombia auxiliar del Perú.

La rendición del Callao, en que U.S. ha tenido una parte tan distinguida, mandando las fuerzas navales del Perú y Colombia, ha llegado a noticias del Gobierno, en el momento más oportuno; porque libre de su empeño con nuestra íntima aliada la República del Perú, puede disponer de los marineros que existen en el Pacífico, sin aventurar nada.

El Gobierno español reúne en el Atlántico una escuadra respetable; y el Gobierno de la República está determinado hacer los últimos esfuerzos por oponerle otra, capaz de rendirla y defender nuestras costas de una nueva invasión.

La empresa es acaso superior a nuestros medios, pero no a nuestra constancia y el Gobierno ha fijado la consideración en U.S. como uno de los jefes más capaces de contribuir a realizar sus planes, y me ha dado orden de prevenirle lo siguiente:

1º Que, en el momento que reciba U.S. esta comunicación, proceda a elegir todos los Oficiales de Marina, de los que estén destinados en la Escuadra de Colombia en el Pacífico, que, a juicio de U.S. puedan servir con utilidad a la Nación, en la que se apresta en Cartagena.

2º Que, así mismo, reúna U.S. la tripulación necesaria para un navío de 74, desde contramaestre a paje sacándoles de los buques de guerra de Colombia, aunque queden solos. Los buques los entregará U.S. al Comandante General del Cuarto Departamento.

3º Que el Capitán de Fragata Juan Ignacio Pareja, continúe con el mando interino del Cuarto Departamento.

4º Que U.S., con los oficiales y tripulantes de que se habla en la primera y segunda disposición y con todos los alumnos de la Escuela Náutica que estén

en estado de embarcarse, venga inmediatamente a Cartagena, por el istmo de Panamá.

5º Que el Intendente de Guayaquil le facilite los transportes hasta Panamá, y que, de Cartagena, vayan los necesarios a Chagres, para conducirlos a su destino.

6º Que el Comandante General del Cuarto Departamento provea lo necesario al cuidado y conservación de los buques de Guerra que U.S. le entregue.

Todo encarecidamente es inútil, en el concepto del Gobierno, cuando se ha dicho a un jefe del carácter de U.S. que interesa a la seguridad y a la gloria nacional el cumplimiento de esta orden; y así tengo encargo de expresárselo a nombre de S.E. el Vicepresidente encargado del Poder Ejecutivo– Dios guarde a U.S. Palacio de Gobierno, en Bogotá, a 21 de marzo de 1826. Carlos Soublette."[21]

El entonces capitán de navío Juan Illingworth tuvo que intensificar las actividades para reunir la tripulación, preparar las embarcaciones, equipo, en definitiva, alistar la expedición. El problema principal que tuvo que afrontar fue la dificultad para reclutar la tripulación, a pesar de tener instrucciones precisas de Soublette: "Con oficiales de tripulaciones… y con todos los alumnos de la Escuela Náutica que estén en estado de embarcarse, vengan inmediatamente a Cartagena."

Sin embargo, de todos los inconvenientes, Illingworth logró reunir el personal y los medios necesarios y se hizo a la mar. Entre la tripulación constaba el alférez de fragata José María Urbina y el resto de compañeros de la Escuela Náutica que ya habían actuado en el bloqueo del Callao, y una promoción de aspirantes de marina que aún no tenían ninguna acción de guerra.

Entre los oficiales y aspirantes que conformaban la expedición de Cartagena, y que ya actuaron en el Callao, constan: alféreces de fragata Francisco Calderón Garaicoa, José María Urbina, Juan Evangelista Granja y Juan González; aspirantes de marina Domingo Pareja, Tomás González, José Campuzano, Juan Vitores, Ramón Avilés, José Gabriel Urbina y Felipe Casilari.

Los nuevos aspirantes que se embarcaron en el bergantín Chimborazo, y que no actuaron en el bloqueo de Callao eran: Luis de Tola, Agustín de Tola, Francisco Robles, Pedro Santillán, Jorge Irigoyen, Carlos Morlás, Justo Idrobo, Felipe Camba, Juan José Valverde, José Antonio Gómez, Francisco Suárez y Juan Ferrusola.[22]

El 22 de julio de 1826, cuando todo estaba dispuesto, Illingworth y los expedicionarios se embarcaron en el bergantín Chimborazo para navegar hacia el Istmo de Panamá, lugar de convergencia de las naves que conformaran la expedición.

Al respecto. Camilo Destruge escribe: "Después de pocos días de permanencia en Panamá, siguieron los expedicionarios su viaje hasta Cartagena, en cuya plaza

21 Bedoya, Víctor Gonzalo. Síntesis biográfica del almirante Illingworth, en Revista de Marina, año XIX, N. 38, 1980

22 Sánchez, Mariano. Obra citada, p. 101

se reunieron las naves adquiridas por Colombia, y que eran: un navío, dos grandes fragatas, además, los otros buques que poseía ya el Estado… Se consideró que todas esas fuerzas reunidas eran suficientes para oponerlas a la escuadra española. Pero el peligro desapareció por entonces, pues la política internacional de España en sus relaciones con Portugal y la intención de Inglaterra en favor del último, así como otras poderosas circunstancias, hicieron desistir al Gobierno español de sus proyectos contra Colombia."[23]

Efectivamente, la expedición de Illingworth estuvo de regreso el 18 de enero de 1827. Había sufrido una baja administrativa: la muerte del aspirante de marina Justo Fernando Idrobo, hecho luctuoso acaecido en Cartagena.

La expedición de Cartagena, que no se comprometió en combate alguno, trasluce un hecho puntual e incontrovertible: el respaldo de la gente nacida en lo que hoy constituye el Ecuador a la causa de la libertad grancolombiana; Junín, Ayacucho, el Callao y Cartagena son los testigos silenciosos de la valiosa presencia de soldados y marinos de sangre ecuatoriana.

El Puerto de Guayaquil

Antecedentes

El Perú, después de alcanzar la independencia, aspiraba conseguir dos objetivos estratégicos fundamentales: la incorporación de Bolivia a su soberanía y la anexión de los territorios meridionales del Ecuador.

Para conseguir tales objetivos tenía que hacerlo por la fuerza de las armas, pues de la entrevista de San Martín con Bolívar en Guayaquil no obtuvo resultado positivo alguno. Para justificar la guerra necesitaba de algún pretexto significativo. Por esa razón había planificado y ejecutado un sinnúmero de provocaciones, entre ellas el bloqueo del puerto de Guayaquil, previa la invasión terrestre que la haría desde el sur (Loja).

Al contrario del bloqueo y sitio del Callao, que se desarrolló después de la exitosa batalla de Ayacucho, el bloqueo de Guayaquil habría de ejecutarse antes de la batalla del Portete de Tarqui. El Departamento del Sur de Colombia (futuro Ecuador), particularmente Guayaquil estuvo involucrado en esta acción de armas.

Al respecto, escribe el general Ángel Isaac Chiriboga: "Si en verdad entonces formamos la Colombia del Sur, fue nuestro país el teatro geotopográfico de los acontecimientos, la fuente de todos los recursos, el centro de todo alistamiento militar, la zona de movilización y de la concentración, y aun el objetivo mismo de las fuerzas invasoras. Como se comprobará -prosigue el general Chiriboga-, si el Perú declaró la guerra al libertador Bolívar, lo hizo pretendiendo apoderarse de Guayaquil y llevar sus fronteras, de ser posible, hasta las márgenes del Juanambú, una vez que había fracasado sus propósitos de unirse con las provincias que

23 Destruge, Camilo. Obra citada.

antaño constituían el Alto Perú, y que desde el año de 1825 formaron la República de Perú".[24]

Conforme transcurría el tiempo, se hacía evidente la invasión peruana. En este sentido, el primero de junio de 1828, comunica el general Arturo Sandes al general Juan José Flores, comandante en jefe del Ejército del Sur: "Parece que los peruanos quieren efectivamente atentar contra la integridad de Colombia…"

En aquel tiempo era el general Flores comandante del denominado Ejército de Sur; por tanto, tenía la responsabilidad de la organización, entrenamiento y equipamiento de las tropas que harían frente a la invasión sureña. Sin embargo, no fue ratificado por Bolívar como el conductor de la guerra porque el general Flores "habría demostrado poseer dotes singulares de organizador, pero su prestigio de guerrero aún no era capaz de garantizar el éxito en operaciones de gran extensión."[25]

Por el contrario, el Libertador confió a Sucre, mediante comunicación de fecha 28 de octubre de 1828, la dirección de las operaciones. En un fragmento de su carta expresaba Bolívar: "Dirijo a Ud. (Sucre) un extraordinario que lo es el doctor Merino, con el objeto de llevarle a usted estos pliegos; ellos contienen el nombramiento de Jefe Absoluto del Sur. Todos mis poderes buenos y malos los delego a usted. Haga usted la guerra, haga usted la paz; salve o pierda el Sur, usted es el árbitro de sus destinos, y en usted he confiado todas mis esperanzas."[26]

El nombramiento de Sucre de Jefe Absoluto del Sur "no pudo posiblemente causar sorpresa alguna; el general cumanés conocía con anterioridad el escenario geográfico en el que actuaría. En 1822 en el trayecto de la campaña libertadora de Quito, había pasado por territorio azuayo, gozaba de referentes de líder triunfador y lo más importante: conocía a sus potenciales contendores."[27]

Con estos antecedentes se vislumbraban los prolegómenos bélicos de Tarqui; y estos paradójicamente, se iniciaron en el mar con el combate naval de Malpelo, hasta llegar el memorable triunfo del 27 de febrero de 1829.

> El general Arturo Sandes, comandante general de Guayaquil, hizo conocer los preparativos con la siguiente comunicación:
>
> "República de Colombia – Comandancia General del Departamento de Guayaquil, a 1º de junio de 1828.
>
> Al benemérito Sr. General y Comandante en Jefe del Sur.
>
> Parece que los peruanos quieren efectivamente atentar contra la integridad de Colombia. Ya se ha ratificado la noticia que comuniqué a V.S. con un alcance al correo del 21 del pasado. Del Callao salieron cuatro transportes conduciendo

24 Chiriboga, Ángel Isaac. Tarqui documentado, Guerra de 1828–1829. Biblioteca Militar Ecuatoriana, Vol. 23. Quito, Ecuador, 1960 p. 97

25 Chiriboga, Ángel Isaac, obra citada, p. 97

26 Ibídem p. 99

27 Macías Núñez, Edison. Historia general del Ejército, tomo 2, Producción Gráfica. Quito, Ecuador, 2007 p. 138

luego, tropas de Paita. El general se iba a embarcar en la corbeta Libertad, para dirigir el ejército en persona, con lo cual se asegura viene al sur de esta República. En Lima se han mandado a tomar las armas hasta a los extranjeros. El Congreso ha autorizado al poder ejecutivo a levantar un empréstito de un millón de pesos para el sostenimiento de la guerra y se ha mandado circule la moneda de papel. Los preparativos seguían y la alarma era general.

La escuadra estaba lista para dar la vela con el fin de venir a bloquear este puerto y su almirante asegura que entrará hasta el río de la ciudad. Hoy ha fondeado en este puerto una goleta inglesa con días de navegación y su capitán, con el Dr. Mauricio que han venido a bordo han dado este informe. Ellos creen por los datos que tienen, en la marcha del ejército; mucho más la dirección de la escuadra con el objeto enunciado… Yo omito oponer en conocimiento del Gobierno estas ocurrencias, porque probablemente lo hará V.S. Arturo Sandes."[28]

El combate de Malpelo

Efectivamente, la inquietud y recelo del general Sandes pronto se harán realidad. La corbeta peruana Libertad, sin ninguna declaratoria de guerra, bloquea el golfo de Guayaquil a sabiendas que las naves colombianas se encontraban patrullando las costas venezolanas, en previsión de un ataque de la Armada española.

Sin embargo, de aquellas condiciones adversas, el general Juan Illingworth preparó la defensa: artilló las frágiles goletas Pichincha y Guayaquil y las puso a órdenes del comandante Archibald Taylor y el capitán de navío Tomás Carlos Wright.

El 31 de agosto de 1828 la nave invasora fue avistada por nuestras goletas, que sin pérdida de tiempo iniciaron su persecución. Cuando el capitán Wright se había aproximado a la nave peruana y le exigía al comandante explicaciones del porqué bloqueaba el puerto de Guayaquil, recibió en respuesta nutrido fuego de artillería. En estas circunstancias la Guayaquileña no tuvo otra alternativa que trabarse en combate, desgraciadamente sin el apoyo de la Pichincha que había quedado bastante retrasada. Cuando el capitán Wright, que comandaba la Guayaquileña, se aprestaba a ordenar el asalto descubrió que en su nave se iniciaba un incendio; obviamente, por tratar de controlarlo permitió la huida de la corbeta peruana Libertad.

Al respecto, al analizar el extenso informe del capitán Wright enviado al comandante del apostadero se puede determinar que la corbeta peruana Libertad aventajaba en poderío, maniobrabilidad y capacidad técnica a las dos goletas colombianas. Sin embargo de ello, la goleta Guayaquileña se trabó en combate sin el apoyo de la Pichincha, comandada por el comandante Taylor. Un inesperado incendio impidió que los tripulantes de la Guayaquileña abordasen la nave adversaria;

28 Academia Nacional de Historia Militar del Ecuador. Boletín Histórico N. 6. Quito, 2014.

de haberlo hecho, el combate habría sido cuerpo a cuerpo. Las bajas de los dos contendores muy significativas y el resultado final bastante indeciso. Es lógico que con el apoyo directo de la goleta Pichincha, la nave peruana habría sido capturada, lamentablemente, "la falta de viento" hizo que el retraso de la goleta Pichincha incidiera en el resultado final del combate. Las bajas de las dos partes beligerantes, en muertos y heridos, fueron considerables y las averías que sufrieron las dos naves significativas, sin que éstas quedasen inutilizadas.

En el mismo informe, el capitán Tomás Wright admite haber "sufrido 24 muertos y 36 heridos". Es decir, en esta acción de combate naval, los marineros colombianos no lograron el objetivo de capturar a la corbeta peruana y su tripulación, por cuanto ésta rompió el contacto y se retiró del escenario del combate para no ser abordada y sometida.

Bloqueo de Guayaquil

El revés de Malpelo no fue un hecho intimatorio para la escuadra peruana; por el contrario, le permitió comprobar que el puerto guayaquileño estaba desprotegido por parte de la Fuerza Naval Grancolombiana, situación que aprovecharía el almirante Guisse para iniciar el bloqueo.

En efecto, el general Illingworth, intendente de Guayaquil y Comandante de Marina del Apostadero, con fecha 10 de octubre de 1828, envía al secretario de Estado del Ministerio de Marina una nota en la que le hace conocer los indicios del inminente bloqueo:

> "Tengo el honor de informar a U.S. que el día 30 del mes próximo pasado, fondearon en la Puná la fragata Presidente y la corbeta Libertad, ambas de la escuadra peruana, y el 2 del presente mes, destacó el enemigo cuatro embarcaciones menores al pueblo de Naranjal, en donde sorprendieron a dos oficiales y algunos paisanos, sobre cuyo suceso deberá informar la Comandancia de Armas.
>
> "Observando que el enemigo se disponía a emprender sobre esta ría, he apelado a todos los medios de defensa y vigilancia de que puedo disponer, para contrarrestar cualquier tentativa del enemigo contra esta plaza…
>
> Con todo, la total falta de dinero me ha incapacitado, no solo de aumentar las fuerzas útiles hasta el número necesario de embarcaciones, sino también para conseguir marinería hábil para tripular la que tiene el Apostadero…"[29]

A estas limitaciones se sumaba la salida del puerto de la corbeta Pichincha rumbo a Panamá, con la misión de trasladar al Batallón Girardot a Guayaquil; pero Illingworth tiene recelo –según sus espías– que la corbeta peruana Libertad perseguirá a la nave colombiana para capturarla y evitar que cumpla la misión.

29 Destruge, Camilo. Biografía del General don Juan Illingworth. Guayaquil, AGUENA, 1982

Como parte de la preparación para enfrentar el bloqueo se integra el comando y estado mayor, de acuerdo con el capitán Mariano Sánchez, y tomado del Archivo Histórico de Bogotá, con los siguientes oficiales: capitán de navío Tomás Carlos Wright, comandante del Apostadero; general de brigada Juan Illingworth, agregado de E.M.; teniente de fragata José María Urbina, oficial de órdenes; teniente de fragata Ramón Boloña, secretario de la Comandancia; teniente de fragata Fernando Pareja, oficial 1 del despacho administrativo; capitán de fragata Archibald Taylor, agregado al E.M.

La plaza de Guayaquil estaba defendida por los batallones Caracas, Ayacucho, Cauca, el batallón Girardot que estaba por incorporarse y tres baterías de artillería. Pero finalmente la defensa la hizo el Girardot y la artillería, pues las otras unidades por orden del general Sucre debían trasladarse a Cuenca.

La escuadra peruana al mando del almirante Jorge Guisse estaba conformada por la fragata Protector, los bergantines Progreso y Peruviana, la goleta Arequipeña y ocho lanchas cañoneras, que poseían una tripulación profesional lista para desembarcar en apoyo de la acción de las naves peruanas.

El gobierno peruano dispuso al almirante Guisse que iniciara el bloqueo a partir del 22 de noviembre de 1828. Efectivamente, en las primeras horas de la mañana las naves de guerra peruanas se situaban frente a Punta de Piedra (Puntilla), pero fueron repelidas por el fuego de la artillería colombiana. En el mar, apenas nuestra goleta Guayaquileña, y pequeñas lanchas se oponían, con desventaja, a las poderosas naves del bloqueo.

Al día siguiente la Guayaquileña se enfrenta a las cañoneras peruanas; mientras tanto, en el malecón ya se había organizado el dispositivo defensivo con elementos de infantería apoyados por cuatro cañones de la artillería.

El almirante Guisse había planificado un ataque sorpresivo a la ciudad para facilitar el desembarco de su personal. Una de sus naves, aprovechando la obscuridad de la noche, se acercó con sigilo a la costa, pero la vaciante hizo que encallara, quedando a expensas del "fuego a discreción" de los patriotas guayaquileños.

"El capitán de navío Juan Ignacio Pareja dispara un cañón y sus disparos hacen estragos. Las lanchas cañoneras, al mando del teniente de fragata Francisco Calderón, (hermano del héroe de Pichincha), pudieron acercarse llenas de fusileros a suficiente distancia de la fragata atrapada. Cuando a las 11:00 a.m. la marea liberó a la fragata peruana, la escuadrilla se retiró precipitadamente río abajo. Llevaba al almirante Guisse gravemente herido. Anclaron en Punta de Piedra, donde murió Guisse poco después, sin poder ser saciado su deseo de venganza contra Guayaquil. "Se hace cargo de la escuadra peruana José Boterín, un turbio oficial que había desertado de la Marina colombiana."[30]

Semanas después se produjo el incendio de las instalaciones de la Escuela Náutica de Guayaquil. De este lamentable acontecimiento hizo conocer su director

30 Latorre, Octavio. Malpelo y la guerra con el Perú. Quito, s.e. 2002

el capitán de fragata Domingo Agustín Gómez: "La noche del 22 de diciembre de 1828 acaeció el incendio de la Casa Consistorial de esta ciudad, donde se hallaba situada la Escuela Náutica, y para apoyarlo y atajar sus progresos se rompieron las puertas y el piso de la clase, y agolpada multitud en calidad de auxilio, echaron a la calle algunas cosas y al querer transportar los armarios al Salón de las Juntas cayeron y se abrieron, regándose todo lo que contenían, experimentándose aquella confusión y robos que son tan comunes aquí en los incendios."

La muerte del almirante Guisse -al margen del lógico y momentáneo desconcierto- no representó ventaja alguna para la defensa del puerto de Guayaquil. Algunos sectores de la ciudad mostraban las huellas del devastador efecto del fuego de los cañones de las naves peruanas. La situación se tornó más difícil todavía cuando el general Flores ordena movilizar hacia Cuenca los batallones Caracas y Cauca, para apoyar la defensa de la zona austral. En consecuencia, Guayaquil se quedaba prácticamente desprotegido, con unas fuerzas naval y terrestre mínimas. De esta circunstancia se aprovecharía el comandante Boterín para conducir a la escuadra peruana frente a la ciudad, y exigir su rendición so pena de destruirla (13 de enero de 1829).

A Illingworth le quedaban dos alternativas: abandonar la ciudad o defenderla en condiciones precarias y desventajosas. Pero ninguna de estas alternativas parecieron convencerle; optó por iniciar negociaciones con Boterín, con la manifiesta intención de ganar tiempo. Juan Diego Pareja y Antonio Luzárraga representarían a Illingworth.

En efecto, el 19 de enero se elabora un documento en cual se hizo constar que esperarían diez días (se presumía que en ese período ya se habrían enfrentado los ejércitos de Sucre y de Lamar, desplazados en la provincia del Azuay), para conocer el resultado del combate. Si en ese plazo no se produjese el enfrentamiento de las dos tropas, el general Illingworth tendría que abandonar la ciudad. El convenio fue ratificado por Illingworth y Bouchard, representante de la escuadra peruana y comandante de la fragata Presidente.[31]

Después de transcurrir los días que estipulaba el convenio, y como todavía no se produjo el enfrentamiento esperado, el general Illingworth y las pocas fuerzas de defensa abandonaron el puerto.

El 16 de febrero, el coronel Prieto de la escuadra peruana se hacía cargo de la ciudad.

Mientras Guayaquil estaba controlada por las fuerzas peruanas, el ejército colombiano se aprestaba a la batalla decisiva que habría de decidir el destino de dos pueblos.

El 27 de febrero, en el Portete de Tarqui, las aguerridas tropas del general Sucre infligían al ejército peruano categórica derrota, cuyo recuerdo perdura en una histórica inscripción: "El ejército peruano de 8000 soldados que invadió la tierra

31 Sánchez Bravo, Mariano, obra citada, p. 157

de sus libertadores, fue vencido por 4000 bravos de Colombia, el 27 de febrero de 1829."

Como consecuencia de la victoria de Colombia, y para dar cumplimiento a una de las cláusulas del Tratado de Girón, las tropas peruanas de ocupación de Guayaquil tuvieron que regresar, contra su voluntad, al país de origen del cual nunca debieron salir,

En conclusión, el bloqueo de Guayaquil se produjo por las siguientes causas:

- El poderío naval peruano en contraposición al del adversario;
- Impedir que los refuerzos provenientes del norte, empleando la ruta marítima, desembarquen en Guayaquil;
- Cortar la línea de comunicaciones y el apoyo hacia el teatro de operaciones de la provincia de Azuay;
- Abrir dos frentes de combate en apoyo de las operaciones de las tropas peruanas que avanzaban desde el sur por el eje general: Sullana- Tambo Grande - Huancabamba - Ayabaca - Amaluza - Gonzanamá - Cajanuma - Loja - Saraguro - Cuenca;
- Crear una acción de distracción en beneficio de las operaciones principales en el Teatro de la provincia del Azuay;
- Impactar sicológicamente en las tropas colombianas; y
- El control total de Guayaquil representará la captura de una prenda territorial, que se utilizaría en las negociaciones antes o después del resultado del combate.

Creación de la Armada del Ecuador

Suboficial Armada José Gabriel Vargas Molina[1]

1 Miembro Fundador de la Academia Nacional de Historia Militar

Antecedentes

Después de creado el Instituto de Historia Marítima el 23 de julio de 1986 y conformado su archivo histórico, un selecto grupo de connotados historiadores nacionales residentes en la ciudad de Guayaquil, inician las investigaciones de la historia marítima del Ecuador, determinando que su génesis data desde épocas precolombinas.

Encontrar el inicio de nuestra Marina de Guerra, es un poco complicado, considerando que las actividades marítimas existieron desde siempre. La historia de la creación de la Armada, con su tradición e identidad propia, se expone a continuación.

Época precolombina

Las investigaciones arqueológicas, confirman la existencia de una navegación prehistórica. Investigadores como Olaf Holm, mantienen la teoría de una navegación temprana en nuestras costas, durante los períodos de las culturas Las Vegas y Valdivia, cuando se refiere a la canoa de un solo tronco conocida en la primera cultura cerámica.[1]

Es con la cultura Machalilla (1500 a.C.-1200 a.C.) que podemos asegurar que los aborígenes realizaron las primeras travesías fuera de nuestras aguas, ya que las evidencias de un contacto entre Ecuador y México en donde se dio un intercambio cultural y de bienes, han sido encontradas y aceptadas por investigadores modernos.

Transcurridos los diferentes periodos, el aprendizaje de estos navegantes se fue incrementando sobre la base de la observación, y de la experiencia de sus peregrinajes, dado por miles de años de navegación, que nos hace pensar en sus conocimientos sobre corrientes marinas, vientos, lapsos de viajes y rutas seguras.

El encuentro inicial con una balsa aborigen en las costas del actual Ecuador, se dio a la altura de Punta Galera en 1526, cuando el piloto español Bartolomé Ruiz de Estrada al mando del primer navío en que los conquistadores españoles incursionaron hacia La Mar del Sur, vieron por primera ocasión las “casas flotantes”, a las cuales los cronistas españoles identificaron como una extraña embarcación.[2]

La historiadora Jenny Estrada las describe de esta manera: “Las características más importantes de esta embarcaci**ón, es que navegan y viran con** vientos contrarios, al igual que las embarcaciones con quilla. Navegan seguras en la dirección que uno desea, virándose ellas muy suavemente, lo cual se consigue con diferentes aparejos que un timón. Estos son tablones de 3 o 4 varas (cerca de 3 pies cada una) de largo, y media vara de ancho, llamadas “Guaras”, las cuales están colocadas verticalmente en la popa y proa, sumergidas a través de los troncos que forman la balsa. Por medio de éstas, sumergirlas en el agua, o al alzarlas un poco,

1 Estrada R., Jenny. Historia Marítima del Ecuador, Tomo II, Período Prehispánico. Inhima, 2012. págs.155 a 172

2 Estrada, Jenny. La Balsa en la historia de la navegación ecuatoriana. 1990. Pág. 188

la balsa navega en dirección del viento, vira arriba o corre, de acuerdo a lo que más conviene."[3]

Queda claro, que la balsa manteño huancavilca, fue la embarcación más importante del hombre prehispánico, y que las crónicas evidencian que con aquella embarcación se efectuó un comercio marítimo a larga distancia, llevando a bordo, una diversidad de productos para el intercambio comercial. Una evidencia de esta historia, se encuentra en el museo numismático en la ciudad de Quito, donde la concha *espóndilus* se muestra como moneda de intercambio comercial.

Armada Real

La historia registra que la formación de la Real Armada Española se inicia en los últimos años del siglo XV y primeros del siglo XVI. En aquel tiempo no existía una Armada centralizada; no obstante, sí existían flotas militares navales más o menos permanentes, que cuando era necesario, se reunían para cumplir determinada misión. En este contexto, la Armada del Mar del Sur fue creada por la corona española en 1578 con base en el puerto de El Callao.[4] Esta flota se estableció para proteger las rutas marítimas en el Pacífico sur, desde Cabo de Hornos hasta Centroamérica; algunos buques que conformaron esta flota fueron construidos en los astilleros de Guayaquil, gracias a la existencia de maderas finas y muy resistentes,

Las armadas americanas fueron creadas como respuesta a las agresiones de los piratas y durante toda su historia funcionaron con ese propósito. Cuando los ataques arreciaban se las dotaba de buques y hombres; pasado el peligro, las autoridades se olvidaban de ellas, por lo que no fueron de gran ayuda para el comercio.

Habiéndose suprimido definitivamente el sistema de flotas para el transporte de cargamentos de plata y oro desde América, la Armada del Mar del Sur dejo de existir en 1778, pero se mantuvo la conformación de la Armada Virreinal para defensa del mar y territorio costero colonial, transporte de tropas, etc., en el que se incluía las costas y territorio de la Audiencia de Quito.

Felipe V de España y sus ministros, especialmente Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marques de La Ensenada, y el destacado marino Jorge Juan y Santacilia inician la reforma de la Armada en 1748 con la construcción de una gran flota "La Armada contó un aumento de al menos 60 navíos de línea y 65 fragatas listas para operar. Asimismo, Ensenada eleva el Ejército de tierra a 186 000 soldados y la Armada a 80 000"[5].

Esta nueva Armada basó más tarde su organización en las "Ordenanzas Generales de la Armada Naval, sobre la Gobernación Militar y Marinera de la Armada en General y Uso de sus Fuerzas en la Mar", puestas en vigencia en 1793. Estas ordenanzas son documentos que emiten normas y procedimientos

3 Ibidem, pág. 122 y 123

4 Sánchez, Vicente. La Armada Española. 1500-1900. http://www.armada15001900.net/

5 https://es.wikipedia.org/wiki/Armada_española#Felipe_V_y_sus_ministros_reforman_la_Armada

sobre la administración militar y marinera de la Armada en general, así como el uso de sus fuerzas en la mar; en éstas aparecen términos como apostaderos y escuadras, nombres dados a repartos navales creados por la necesidad de proteger los puertos más importantes del ataque de los piratas ingleses y holandeses.[6] Esta fuerza armada, se inició con barcos pequeños tipo galeras y fragatas ligeras, conocidas como pataches, pero por las necesidades de transportar y proteger grandes cantidades de mercaderías, se fue fortaleciendo poco a poco con la construcción de navíos en los astilleros americanos, principalmente en Cuba y Guayaquil.

En cumplimiento a estas ordenanzas, el 22 de julio de 1797 se crean simultáneamente las capitanías de puerto en Valparaíso y Callao; mientras que las capitanías de Guayaquil y Concepción de Chile, se crean el 13 de marzo de 1801.[7]

Armada de la Gran Colombia

Las guerras de la independencia americana se inician en 1808, cuando en América se crearon juntas de autogobierno ya que España estaba ocupada por Francia; sucedió en Quito el 10 de agosto de 1809, conocido como el primer grito de la independencia en los territorios españoles de América; sin embargo, las guerras que lograron independizar a las provincias quiteñas, se inician con la independencia de Guayaquil.

El día 1 de octubre de 1820, un grupo de patriotas que compartían las ideas de independencia, se reúnen en la casa de José de Villamil, a una tertulia que se le conocería como la "Fragua de Vulcano".

La capacidad de organización, permitió que este grupo de decididos patriotas, con la complicidad de oficiales y personal de tropa de las unidades españolas acantonadas en la ciudad, que habían plegado a favor del movimiento, la mañana del 9 de octubre de 1820; sin derramamiento de sangre, la provincia de Guayaquil alcanzó su emancipación de España, y con ello comenzó la guerra de liberación de lo que actualmente es la República del Ecuador.

Luego de la Independencia de Guayaquil, se conformó una Junta de Guerra al mando de Luis Urdaneta. Los dirigentes del movimiento revolucionario nombraron Jefe Político a José Joaquín de Olmedo y Jefe Militar al coronel Escobedo, quienes disponen que la goleta Alcance, zarpe en forma inmediata llevando una delegación encargada de informar el triunfo de la revolución guayaquileña, al general San Martín y al almirante chileno Cochrane, jefe de la Escuadra Libertadora del Perú.[8]

Efectivamente la goleta Alcance, luego llamada Escobedo, zarpó el 11 de octubre de 1820, al mando del coronel José de Villamil, don Lorenzo de Garaycoa como oficial de la misma, don Miguel Letamendi jefe de la guarnición embarcada y ciento

6 Ordenanzas Generales de la Armada Naval, Parte Primera, Sobre la Gobernación Militar y Marinera de la Armada en General y Uso de sus Fuerzas en la Mar. Tomo I, pág. 409.

7 Archivo del Instituto de Historia Marítima de la Armada.

8 La Torre, Octavio, Historia y Evolución de la Marina Ecuatoriana. DIGEIM, Quito, 2004 pág. 37

diez hombres debidamente seleccionados como tripulantes y guarnición, los cuales cumplieron con éxito su misión.[9]

A la primera escuadrilla naval guayaquileña, compuesta por la goleta Alcance, más 6 lanchas cañoneras realistas que fueron capturadas, algunos historiadores consideran como la fuerza naval iniciadora de lo que en el futuro será la Armada del Ecuador; sin embargo, no se han encontrado documentos que específicamente confirmen esta hipótesis.

Una vez lograda la independencia de la provincia de Guayaquil, con el afán de lograr la independencia definitiva del Estado de Quito; el 2 de mayo de 1821, el general Antonio José de Sucre arriba a la bahía de Santa Elena a bordo de la corbeta Alejandra y posteriormente a Guayaquil, al mando de una fuerza de 700 hombres, con órdenes concretas y precisas del Libertador Simón Bolívar de conseguir del gobierno de Guayaquil, la jefatura militar para dirigir la campaña sobre Quito, y obtener la incorporación del puerto a la Gran Colombia.

Por disposición del Libertador Bolívar, el 15 de mayo de 1821 se suscribió entre el Dr. José Joaquín de Olmedo, Presidente de la Junta Superior de Guayaquil y el general Antonio José de Sucre, un convenio mediante el cual se ponía a esa ciudad bajo la protección de la Gran Colombia, manteniendo su independencia política, así como el apoyo necesario para la realización de operaciones militares bélicas que permitirían la liberación de Quito, nombrándole al general Antonio José de Sucre, comandante superior del Ejército Libertador.[10]

Una vez finalizada la batalla de Pichincha el 24 de mayo de 1822, el 28 del mismo mes se dio el ingreso a la Gran Colombia del Estado de Quito, excepto la provincia de Guayaquil. Por tal razón, cuando el Libertador Bolívar llegó al puerto de Guayaquil el 11 de julio de 1822, declara a la Provincia libre de Guayaquil parte de la Gran Colombia, consumándose así de hecho, la anexión de las provincias de Quito, Guayaquil y Cuenca al Estado Colombiano; situación que queda ratificada, luego del histórico encuentro entre el Libertador Simón Bolívar y el general José de San Martín cuando se reunieron en la ciudad de Guayaquil el 26 y 27 de julio de 1822.

Siendo parte del Estado Colombiano, la Armada se organiza en cuatro Departamentos Marítimos; el último es el de Guayaquil, creado para hacer más eficiente la misión de la Armada en el extenso territorio de la recién creada República, que abarcaba los territorios de Venezuela, Nueva Granada y Quito, para lo cual el Libertador Bolívar, autoriza la adquisición del bergantín Chimborazo, la goleta Pichincha, la corbeta Pichincha, la goleta Guayaquileña, el bergantín Vicente y el pailebot cañonero Gracia del Guayas, que conformaron la Fuerza Naval de Colombia en el Pacífico.[11]

9 Destruge, Camilo. Historia de la revolución de Octubre y Campaña Libertadora. Guayaquil, 1920. P. 201

10 Vargas Molina, José Gabriel, compilador. Historia resumida de la Armada del Ecuador. Instituto de Historia Marítima, 2014. Pag. 68

11 Ibidem. pag.72

"Una vez que se funda la Gran Colombia la fuerza armada se organiza de la siguiente forma: un Secretario de Marina, que dependía, a su vez, del Secretario de Guerra y Marina de la Gran Colombia. El mencionado Secretario de Marina tenía bajo su jurisdicción a un Director de Marina, que a su vez mandaba sobre las cuatro comandancias generales de marina que se habían creado para hacer más eficiente la misión de la armada en tan extenso territorio de la recién creada república que abarcaba los territorios de Venezuela, Nueva Granada y Quito."[12]

Luego de la batalla de Tarqui (1829), se incorporó la fragata Colombia, un inmenso navío de 62 cañones, que vino desde Puerto Cabello y se quedó en nuestro país; porque justo, luego del arribo del buque al puerto de Guayaquil, el Departamento del Sur se separó de la Gran Colombia en 1830.[13]

Durante las guerras de la independencia de los países de América del Sur, nuestros buques conformaron la Fuerza Naval Combinada, conocida como Escuadra Unida y participaron en el bloqueo del estratégico puerto del Callao, hasta que se firmó su capitulación el 22 de enero de 1826; cesando así, en forma definitiva la resistencia española en América del Sur.

El comandante de la Escuadra bloqueadora fue el vicealmirante Manuel Blanco Encalada hasta junio de 1825 y el general Juan Illingworth Hunt hasta finales del sitio. La flota bloqueadora estaba compuesta por la Marina de Guerra del Perú: fragata Prueba, corbeta Limeña, bergantín Congreso y bergantín Macedonia; Armada de la Gran Colombia: corbeta Pichincha y bergantín Chimborazo; y por la Armada del Chile: la fragata O´Higgins, ex María Isabel y el bergantín Moctezuma.[14]

El Libertador Bolívar, una vez creado el Cuarto Departamento Marítimo, piensa en la necesidad de un instituto donde se formarían los futuros hombres de mar de Colombia la Grande; y fue así, como el 9 de octubre de 1822, segundo aniversario de la independencia de Guayaquil se decreta la creación de la Escuela Náutica del Cuarto Departamento, la misma que inició sus actividades el 1 de septiembre de 1823, utilizando una aula en la Casa Consistorial del Ayuntamiento de Guayaquil. Es necesario recalcar que su creación se debió al esfuerzo del coronel Illingworth y de don Manuel Antonio Luzárraga, capitán del Puerto de Guayaquil. Encomendaron la dirección de esta escuela al capitán Domingo Agustín Gómez, marino español que adoptó la ciudadanía chilena.[15]

Se crean en el mismo año, la Escuela Náutica de Cartagena de Indias en la costa atlántica y la Escuela Náutica de Guayaquil en el Océano Pacífico; se abren estas dos escuelas náuticas, porque el Gobierno de la Gran Colombia, consideró la necesidad de contar con navegantes capacitados que formen una marina militar fuerte que evite una nueva invasión española o de cualquier otro origen: "Tan

12 Jiménez López, Hadelis. La Armada de Venezuela en la guerra de la independencia. Pág. 26

13 Sirvió a la Marina del Ecuador hasta 1835 en que fue desguazada y vendida en fragmentos. https://www.todoababor.es/historia/principales-naves-de-guerra-a-vela-de-gran-colombia/

14 https://es.wikipedia.org/wiki/Segundo_sitio_del_Callao

15 Sánchez Bravo, Mariano. La primera Escuela Náutica. 1822-1830. Instituto de Historia Marítima, 1988

pronto se incorporó Guayaquil a Colombia se designó al Coronel Juan Illingworth, Comandante General del Departamento Marítimo, "inmediatamente se ocupó de organizar en la mejor forma posible todo lo concerniente a ese ramo; y tomó a empeño la creación de una Escuela Naútica; procediendo con tanta actividad que bien pronto lo tuvo todo arreglado para tan importante fundación, que fue la base de nuestra marina nacional". Manuel Antonio de Luzárraga, quien había sido designado Capitán del Puerto, secundó eficazmente a Illingworth en estas gestiones. El 9 de octubre de 1822 se obtuvo del Libertador Bolívar la legalización del establecimiento.[16]

Entre los jóvenes y niños que ingresaron el primer año a la Escuela Náutica sobresalen: José Rodríguez Labandera, Francisco Calderón Garaicoa, los hermanos Luis y Agustín Tola, y los hermanos José María y José Gabriel Urbina, que fueron protagonistas de nuestra historia.

A inicios de 1827 cambió la organización de la Marina Militar, y el Cuarto Departamento Marítimo pasó a denominarse nuevamente Apostadero de Marina de Guayaquil, en cuyo comando continuó el ya contralmirante Juan Illingworth. Su comandante era en noviembre de 1830 el capitán de navío Thomas C. Wright.

En 1828, la fuerza naval de Colombia en el Pacífico estaba compuesta únicamente por la goleta Guayaquileña y la corbeta Pichincha que no estaba en buen estado. Las pocas naves que había, estaban en estado obsoleto e inservible, debido a la constante actividad durante el prolongado bloqueo al puerto de El Callao, y de que la principal preocupación del Libertador Bolívar era la existencia de un posible ataque de la flota española, pero en las costas del Caribe; en estas circunstancias, se inician los actos belicosos del Perú en contra de Colombia.[17]

La invasión peruana que finalizó luego de la batalla de Tarqui el 27 de febrero de 1829, se inició en el teatro de operaciones marítimo debido a que la corbeta peruana Libertad, estableció en el mes de julio de 1828 un bloqueo no declarado del golfo de Guayaquil.

El contralmirante Juan Illingworth, comandante del Apostadero de Guayaquil, por disposición del general Juan José Flores, comandante en jefe del Ejército del Sur, ordena al capitán de navío Thomas C. Wright zarpar el 28 de agosto en búsqueda de la corbeta Libertad comandando la goleta Guayaquileña y escoltado por la corbeta Pichincha, con el objeto de capturar a la corbeta Libertad mediante una acción sorpresiva; y de ser posible, llevarla a Guayaquil. El combate se dio frente a Punta Malpelo, el 29 de agosto de 1828; aunque vencieron en el combate, no se logró el objetivo final, capturar al navío peruano. "Sin embargo, que el objetivo perseguido: capturar a la corbeta Libertad mediante una acción sorpresiva, no fue alcanzado por las naves colombianas, es evidente que el combate naval de Malpelo fue tácticamente favorable a la Guayaquileña pues a pesar de no haber logrado la

16 Estrada Ycaza, Julio, El Puerto de Guayaquil, 2 Crónica Portuaria, pág. 174

17 Monteverde Granados, Carlos, Historia Marítima del Ecuador, Tomo VI, La Gran Colombia 1828-1830, Págs. 45 a 91

sorpresa y a la ninguna cooperación de la corbeta Pichincha, fue la nave adversaria Libertad, la que rompió el contacto y eludió seguir el combate, para evitar ser abordada y capturada; triunfo táctico sí, pero que no sirvió para los propósitos estratégicos que motivaron el encuentro."[18]

La corbeta peruana Libertad estaba comandada por el capitán de fragata Carlos García del Postigo, que murió en combate; el comandante del Grupo de Tarea ecuatoriano, capitán de navío Thomas C. Wright estaba embarcado en la goleta Guayaquileña, siendo su comandante el teniente de navío Claudio Johnston; y el capitán de fragata Archivaldo Taylor, comandante de la corbeta Pichincha.[19]

Armada Republicana

El 13 de mayo de 1830 mediante acta firmada por una asamblea de notables en Quito, el Departamento del Sur se separa de la Gran Colombia y forma un Estado independiente con el nombre de República del Ecuador. El 11 de septiembre de 1830 se promulgó en Riobamba la primera Constitución y en ésta, nuestro país se crea como "El Estado del Ecuador en la República de Colombia", es decir continuamos ligados administrativamente a la Gran Colombia, un país que ya no existía. Esta situación duró hasta 1835 que se promulga la segunda Constitución, esta vez en la ciudad de Ambato.

En la Constitución de 1830, así se expresa sobre las Fuerzas Armadas:

"Título 6º

De la Fuerza Armada

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

Art. 52. La milicia nacional que no se halle en servicio no estará sujeta á las leyes militares, sino á las leyes comunes, i á sus jueces naturales. Se entenderá que se halla en actual servicio, cuando esté pagada por el Estado, aunque algunos sirvan gratuitamente. No será destinada sino á la defensa interior, y no saldrá á campaña sino en el peligro del Estado."[20]

Mediante en el articulado no se enuncia la creación o conformación del Ejército y de la Armada, sin embargo se sobreentiende que se reconoce a la milicia y se le asigna la función de "defender la independencia, sostener sus leyes y mantener el orden público", reconociendo que existe y se administra bajo sus propias normas y ordenanzas.

18 Ibídem pág. 83

19 Ibídem pág. 76

20 Primer Registro Auténtico Nacional de la República del Ecuador, pág. 29

El 22 de septiembre, el venezolano, general Juan José Flores asume el poder como Presidente del Estado Ecuatoriano; el Dr. José Joaquín de Olmedo es el vicepresidente.

El 3 de noviembre de 1832, el Congreso Constitucional del Ecuador decretó que el establecimiento de la Marina Militar se llamará **Departamento Marítimo del Ecuador,** en vez de la antigua denominación de Apostadero de Guayaquil. El 8 del mismo mes, el general Juan José Flores disponía el ejecútese. El mando de este departamento se lo debía asignar a un general de brigada de Marina o capitán de navío, bajo la denominación de comandante general; de ese modo se legalizó la Marina durante la República. El cargo de comandante general de Marina lo ejercería el general de marina Juan Ignacio Pareja y Mariscal, quien lo haría hasta el año de 1834. Al siguiente año figuraría como comandante general de Marina el general de marina Leonardo Stagg.[21]

El Decreto de creación o legalización de la Marina de Guerra ecuatoriana dice: LEI[22]

Denominando al antiguo establecimiento de la Marina Militar en el puerto de Guayaquil Departamento Marítimo del Ecuador, i fijando su jurisdicción i funcionarios.

1. Que el antiguo apostadero de Guayaquil debe variar su denominación por no depender en el día de otro departamento marítimo;

2. Que conviene fijar el número de empleados que deben servir las dependencias militares de marina;

Decreta:

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

Art. 2.º Su jurisdicción se entenderá desde el río Tumbes por el Sur, i por toda la Costa del territorio del Estado, hasta los límites que por el Norte señalen los tratados, que han de celebrarse con el Estado de la Nueva Granada.

Art. 3.º El mando de este departamento se dará a un Jeneral de brigada de marina, ó capitán de navío, á juicio del Gobierno, bajo la denominación de comandante jeneral con las prerogativas y responsabilidad que designan las ordenanzas jenerales de la Armada.

§.º único. Cuando el Gobierno por circunstancias particulares nombre un Jeneral ó Coronel del Ejército para la comandancia de armas del departamento, reunirá este el mando de la comandancia jeneral de marina.

Art. 4.º Habrá un mayor de departamento de la clase de capitán de fragata,

21 Tomado de: "Creación de la Armada Republicana", conferencia dictada por el capitán de fragata en servicio pasivo, Mariano Sánchez Bravo, Director del Instituto de Historia Marítima.

22 Primer Registro Auténtico Nacional de la República del Ecuador. Tomo I, pág. 309. Este documento es parte de la biblioteca de la Comandancia General de la Armada. Se conserva la escritura original.

quien se hará cargo de las oficinas de mayoría, secretaría i sus correspondientes archivos con las atribuciones que tienen por las ordenanzas de mayores de departamento marítimo.

Art. 5.º Este jefe tendrá a sus órdenes para el despacho de las dos oficinas, un conjunto, i dos escribientes.

Art. 6.º En el Arsenal subsistirán los dos empleados que hai en la actualidad, i son el sub inspector, i el contador interventor.

Art. 7.º El sub- inspector será de la clase de teniente de navío, y reunirá el cargo de capitán de puerto.

§.º único. Tendrá a sus órdenes un subalterno de la clase de alférez, cuando el Gobierno lo juzgare necesario.

Art. 8.º Ninguno de los oficiales desembarcados, cualquiera que sea su destino en tierra, podrá tomar ración de armada, sin que se le descuente de su sueldo.

Art. 9.º 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 señala en puerto el decreto del Poder Ejecutivo de 7 de setiembre de 1826, sino solo la ración, á más del sueldo.

Art. 10.º Los jenerales, jefes y oficiales que se hallen sueltos en la actualidad, i 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, i con la parte del sueldo que les asigna la lei de retiros de 27 de octubre del presente año.

Art. 11. Los jefes y oficiales de esta armada que tengan las aptitudes correspondientes á su graduación, conforme a los artículos 24 y 32 del tratado 2.º lit. 2.º i al 88 del tratado 2.º lit. 3.º de las ordenanzas de la Armada serán agregados al Estado Mayor Jeneral, colocándolos en las secciones de artillería, de marina, i topografía.

Art. 12. En los empleos efectivos ó acensos que se hayan de conferir á los oficiales de la Armada como que este cuerpo facultativo; observará el Gobierno estrictamente los trámites que previenen las ordenanzas de los referidos artículos, ecsijiendo en todos los casos pertenecientes a la Marina de Guerra i Mercante el informe del comandante jeneral con acuerdo de la Junta Económico-gubernativa del Departamento, la que á la vez será Junta de Dirección.

Art. 13. º Si las circunstancias ecsijiesen mayor aumento de buques de guerra, que el que hay en la actualidad, serán empleados en ellos los oficiales que estén destinados en tierra, i los reformados ocuparán su lugar según se previene en las ordenanzas de la armada.

Art. 14. º Los oficiales desembarcados, i los destinados á buques desarmados

asistirán dos días de la semana á casa del comandante jeneral , á la hora que éste, ó el mayor del departamento designe; para conferenciar sobre las materias facultativas que hayan anunciado previamente, cumpliendo lo que previenen las ordenanzas desde el art. 69 hasta el 89 tratado 2.º lit. 3.º.

Art. 15. º El comandante jeneral dará parte semanalmente al Gobierno de que se han tenido las conferencias, i de los oficiales que sin justa causa hayan dejado de concurrir á ellas.

Art. 16. º La falta de asistencia á estos actos será considerada como de gravedad, i se sentará en la oja de servicios.

Dada en Quito, Palacio de Gobierno á tres de noviembre de mil ochocientos treinta i dos – Vijésimo segundo – El Vice-Presidente del Congreso, Pablo Vascones – El Secretario del Congreso, Mariano Miño. Ejecútese – Juan José Flores – Por S. E. – Antonio Martínez Pallares.[23]

Al constituirse el Ecuador en una nación soberana, a pesar de seguir ligada a la Gran Colombia, conforme lo dicta la primera Constitución, observamos que el nombre vigente de la Marina Militar era Apostadero de Guayaquil y como ya no dependía de otro departamento marítimo debía cambiar de nombre; así mismo, era necesario fijar el número de su orgánico para servir en las diferentes dependencias.

Se determinó la jurisdicción de su autoridad y se dispone que su comandante sea un general de marina; no se utiliza el rango de almirante debido a que ese rango no existía.

Las ordenanzas de la naciente Fuerza Naval eran las de la Armada española de 1793 y finalmente hace referencia a repartos navales como el Arsenal Naval y la capitanía de Guayaquil que fue creada en 1801, siendo éste el primer reparto de la Armada y que además mantiene el mismo nombre hasta la actualidad.

La naciente Marina de Guerra ecuatoriana, se formó con oficiales que habían pertenecido a los buques y repartos navales del Distrito del Sur de la Gran Colombia y que optaron por continuar al servicio del Ecuador. Con excepción del capitán de navío Juan Ignacio Pareja Mariscal, que era ecuatoriano de nacimiento, pero formado en la Marina Española, los demás oficiales como: Juan Illingworth, Thomas Charles Wright, Leonardo Stagg y Manuel Antonio de Luzárraga eran extranjeros y fueron quienes conformaron al alto mando y organizaron la nueva Armada Nacional.

La oficialidad joven estaba formada por ecuatorianos egresados de la Escuela Náutica de Guayaquil, fundada en 1822 por el Libertador Bolívar, la Escuela Náutica de Cartagena de Indias y la Escuela Naval de Venezuela.[24] Sus tripulaciones eran una mezcla de extranjeros y nativos del país, generalmente pescadores de origen humilde.

23 Se conserva la ortografía y sintaxis del original.

24 Sánchez Bravo, Mariano, Historia Marítima del Ecuador, Tomo XI Primera Parte, La Escuela Náutica en el siglo XIX. IHM, pág. 22

Las guarniciones de los buques grandes, estaban integradas por una compañía de Infantería de Marina de 85 hombres al mando del comandante Pascual Guedes y del capitán Diego Salinas, mientras que en los buques menores había grupos poco numerosos para cubrir la seguridad, variando su composición de acuerdo al tamaño del buque y su tripulación.

Los buques que inicialmente conformaron el Departamento Marítimo del Ecuador fueron:

Fragata Colombia. Construida en los astilleros de Isaac Webb and Company, EE.UU. el año de 1825, junto a la corbeta Cundinamarca para la Escuadra Colombiana del Atlántico. A pedido del Libertador Bolívar, su primer comandante fue el general de marina Renato Beluche. El costo de las dos fragatas fue de 1.078.845 pesos y estaban armadas con 62 cañones cada una, de los cuales treinta eran largos y estaban situados en la batería baja y en la cubierta alta 30 carronadas y dos cañones largos, los cañones eran de 32 libras y las carronadas de 42 libras. Sus dimensiones eran: eslora 181 pies y 6 pulgadas, manga 46 pies y 2 pulgadas y puntal 30 pies, su tripulación de combate era de 500 hombres pero podía transportar hasta 1000 combatientes; su casco era de madera y estaba enteramente forrado de cobre.[25]

Después que nuestro país se separó de la Gran Colombia el 13 de mayo de 1830, este magnífico buque de guerra, junto a otros buques grancolombianos, fondeados en el Apostadero de Guayaquil pasó a formar la Marina de Guerra del Ecuador.

Este era el buque más grande que tuvo nuestra institución en los albores de la República, el mismo que arribó con motivo del conflicto con el Perú que terminó con la batalla de Tarqui y la invasión a Guayaquil por la escuadra peruana en 1828, el Libertador Bolívar ordenó que dicha fragata se dirija a esa ciudad, pero cuando la Colombia comandada por el general Renato Beluche y el capitán de fragata Leonardo Stagg como segundo comandante, arribó a la isla Puná el 4 de febrero de 1830 después de más de cinco meses de navegación, ya que siguió rumbo por Cabo de Hornos; la invasión de Guayaquil había terminado. Una vez que la fragata Colombia se queda en el país, su comandante es el capitán de navío Leonardo Stagg.

En su época la fragata Colombia fue la nave de guerra más poderosa entre todas las pertenecientes a las armadas de los países sudamericanos del Pacífico; pero esta importancia, perfectamente demostrada por los acontecimientos de la guerra entre la Gran Colombia y el Perú, no fue tomada en consideración por los gobiernos de los inicios de la República, que solo vieron en ella un inconveniente económico para el Estado y sin entender el gran significado que tenía para la defensa de su soberanía y existencia.[26] Fue varada en diciembre de 1836, se vendió el herraje a Guillermo Gellibert y se quemó el casco.

Goleta Guayaquileña. Por resolución del Libertador Bolívar, emitida en Guayaquil el 4 de marzo de 1823 se adquirió la goleta inglesa Lady Collier armada

25 Archivo Histórico Nacional de Bogotá, según el inventario elaborado en Cartagena en 1826.

26 Historia Marítima del Ecuador, tomo VI, p. 264

con 18 cañones, en 22.000 pesos a don Guillermo Robinet y al izar la bandera colombiana recibió el nombre de Guayaquileña.

En 1824 conformó la Escuadra Unida que participó en el bloque de El Callao y participó en la campaña libertadora del Perú conformando la Escuadra colombiana. En 1825 su comandante fue el teniente de navío Archivaldo Taylor. El 31 de agosto de 1828 participa en el combate naval de Malpelo en el que derrota a la corbeta peruana Libertad sin lograr capturarla, al mando del teniente de navío Claudio Johnston, dirigiendo el combate a bordo de este navío estuvo el capitán de navío Carlos Tomás Wright. En 1832 su comandante era el capitán de fragata Hipólito Soulin. En 1833 contaba con 9 cañones de 12 libras y 12 de 18. En 1837 la goleta es reacondicionada y posteriormente se la desarma y queda fuera de servicio a inicios de 1838.[27]

Goleta Istmeña

Aparece en servicio en 1830; el 25 de agosto del mismo año es designada para que sirva de aviso a la fragata Colombia. Durante la guerra de 1828 a 1829 esta nave había operado en el área de Panamá, contra el tráfico marítimo enemigo, permaneciendo en esta jurisdicción hasta fines del conflicto. El 4 de noviembre de 1830 arribó a Guayaquil trayendo al general Luis Urdaneta enviado por el gobierno de Colombia, zarpando de forma inmediata, lo que dio origen a que el general Flores dispusiera su captura.

La intención del general Urdaneta fue insurreccionar a las tropas colombianas, desconociendo al general Juan José Flores como presidente del Ecuador y conseguir la restitución de la Gran Colombia bajo el mando supremo del Libertador Bolívar, quien a esa época ya no era el presidente y se encontraba gravemente enfermo en San Pedro Alejandrino. El Libertador falleció el 17 de diciembre de 1830.

El gobierno del Ecuador insistió en recuperar a la Istmeña que estaba sirviendo a la Marina de Guerra de la Nueva Granada en la jurisdicción de Panamá al mando del comandante Lavarsier, por lo que la goleta Guayaquileña el mando del capitán de fragata Juan Hipólito Soulin, la capturó el 18 de marzo de 1831, trayéndola a Guayaquil.

La goleta Istmeña estaba armada con un cañón de 12 como colisa (plataforma giratoria para un cañón de artillería). A fines de 1831 y a inicios del siguiente año es reparada con un presupuesto de 2.107 pesos y 2 reales. En 1832 su comandante era el teniente de navío Mateo Game. En 1833 y quizá más tarde continúa en servicio.[28]

Goleta Gracia del Guayas. Permanece al servicio de la Marina de Guerra desde 1830; armada con una colisa de a 12. En 1832 su comandante era el teniente de navío Juan Bartlett. Durante el conflicto entre 1831 y 1832 con Nueva Granada,

27 Vargas, José. Historia Resumida de la Armada del Ecuador, Pag. 74

28 Sánchez Bravo, Mariano. Buques y Personajes, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil 1991. p. 12

por la anexión del Departamento del Cauca al Ecuador, la goleta Guayaquileña, el pailebot Diligencia, la goleta Istmeña y la goleta Gracia del Guayas fueron los buques que soportaron todo el peso de largas y continuas permanencias en el mar cumpliendo tareas de reconocimiento y vigilancia de las actividades enemigas. La fragata Colombia, la más importante por su poderío no tuvo ninguna actuación debido a su alto costo de operación.

"Esta goleta formó parte de nuestra Escuadra por algunos años y en febrero de 1838 se indica que a pesar de haber dictado la orden de fletar al comercio a esta unidad, se dispone que al igual que a la Guayaquileña se conserve en el mejor estado de servicio para desempeño de cualquier misión; por tal motivo se hace a la vela a fin de controlar el contrabando en especial el de paja toquilla. Después de ese año no se lo vuelve a mencionar."[29]

Bergantín 27 de Febrero. Por disposición del general Juan José Flores el 14 de abril de 1830 fue refaccionado y armado en guerra el bergantín Adela luego de reincorporarse a la Gran Colombia después de haber permanecido en la Armada del Perú por efecto del Convenio de Capitulación de Guayaquil. Se lo denominó 27 de Febrero y su primera misión fue trasladar a Panamá al Batallón Ayacucho.

El 14 de septiembre de 1831, tras la sublevación de los tripulantes de la fragata Colombia al hacer un último intento de restablecer la República Gran Colombiana; a bordo de esta fragata, se lleva a efecto la ejecución de cuatro de los insurrectos a quienes se los encontró mayor culpabilidad. Los demás sentenciados posteriormente fueron expatriados perpetuamente.[30]

En 1833 permanece en servicio, armado con 2 cañones de 12 libras y 4 de 18. Posteriormente fue desarmado y destinado a efectuar fletes.

Pailebot Diligencia. Esta unidad armada de una colisa de a 12, sirvió a la Armada desde 1832 por aproximadamente dos años; estuvo entre los buques que soportaron todo el peso de las continuas operaciones por el conflicto con la Nueva Granada por la anexión del Departamento del Cauca al Ecuador, sucesos que repercutieron intensamente en la actividad naval. En 1832 su comandante era el teniente de fragata James Williams.

Los precursores de la Armada del Ecuador

General de marina Juan Ignacio Pareja y Mariscal[31]

Militar y político, nació en 1776 en Baba, provincia de Los Ríos. Fueron sus padres Juan Pareja y Troya, teniente de Dragones, alcalde de la Santa Hermandad en 1772 y alférez real de Guayaquil en 1780; su madre doña María Ignacia Mariscal y Enderica, ambos naturales de Baba. Su niñez paso en la propiedad

29 Sánchez Bravo, Mariano. Obra citada. p. 13

30 Sánchez, Mariano. Historia Marítima del Ecuador, tomo VI, p. 190 a 193

31 Cabezas y Cabezas, Cesar. El Primer Almirante Ecuatoriano. Don Juan Ignacio Pareja Mariscal 1776-1838. Instituto de Historia Marítima. 1992.

agrícola de sus padres y su juventud en su casa de Guayaquil. Cuando tenía 30 años de edad se casó en Cádiz en 1806 con la española doña Josefa Navarro, con ella tuvo una hija de nombre Ignacia, monja en el Convento de las de las Nazarenas de Lima.

Ingresó a la Escuela Naval de Cádiz. Como capitán de fragata retornó a Guayaquil. En 1821 comandó una flotilla compuesta de una fragata, dos bergantines y dos goletas, que llevó víveres al Chocó, por lo que el Libertador Bolívar le reconoció en grado de capitán efectivo. De regreso transportó a las tropas del coronel José María Córdova que venían a unirse a las del general Sucre.

En 1824 comandó la fragata Limeña y al volver a Panamá fue arrestado indebidamente por orden del vicealmirante Martín Jorge Guisse, jefe de la Escuadra Unida de Colombia y Perú que se encontraba en Guayaquil carenando sus buques, porque supuestamente Pareja no le saludó. Intervino el Intendente del Departamento general Juan Paz del Castillo, a quien Guisse no hizo caso. Para evitar mayores problemas, Pareja aceptó dar explicaciones.

En enero de 1825 formó parte de una junta de oficiales generales que dispuso la prisión de Guisse por haber exigido diversas sumas de dinero y cometido otros abusos en Guayaquil. Poco después ocupó las elevadas funciones de comandante del IV Departamento de Marina con el grado de capitán de fragata. El 6 de mayo de 1826 es designado como oficial mayor de la Secretaria de Marina con sede en Bogotá, pero por disposición del gobierno de la Gran Colombia sigue desempeñando las funciones de comandante general del IV Departamento de Marina.

Fue ascendido al grado de capitán de navío por el comandante de la Escuadra Unida Juan Illingworth y ratificado por el gobierno de Bogotá a fines de 1827. En enero de 1828 fue diputado suplente de José Joaquín de Olmedo por Guayaquil a la Convención de Ocaña.

En noviembre de 1828, participó activamente en los combates contra la escuadra peruana invasora, compuesta por la fragata Prueba, que enarbolaba la insignia del almirante Martín Guisse, la corbeta Libertad, una goleta y cuatro lanchas cañoneras que estaban en la ría, frente a Guayaquil.

El 27 de septiembre de 1830, el Congreso Constituyente reunido en Riobamba, a pedido del presidente de la República general Juan José Flores, asciende a generales de brigada a los coroneles Juan Ignacio Pareja y Thomas Charles Wright (ambos oficiales de marina), e Isidoro Barriga.

En 1831 en nombrado diputado por Guayaquil, por un mes, siendo destituido por no ser compatible por ocupar el rango de consejero de Estado que ostentaba. En 1833 es nombrado Comandante del Departamento Marítimo del Ecuador. En 1835 participó junto a Juan José Flores en los combates en la guerra llamada de Los Chihuahuas. Se retira a su vida privada y fallece en Guayaquil en el año de 1838.

Almirante John Illingworth Hunt[32]

Nace en Stockport, Inglaterra, el 10 de marzo de 1786. Fue un militar, agricultor y político inglés naturalizado ecuatoriano que tuvo una destacada participación en las guerras de emancipación hispanoamericana luchando primero al servicio de Chile, entre 1819 a 1821, y luego de la Gran Colombia, entre 1822 a 1830, para finalmente prestar sus servicios a la naciente República del Ecuador que se volvería su patria adoptiva.

Luego de haber prestado valiosos servicios en la marina de su país de origen durante las guerras napoleónicas, pasó a Chile para unirse a la causa independentista del continente hispanoamericano. Bajo la bandera chilena actuó como corsario al mando de la corbeta Rosa de los Andes con la que hostilizó las costas que van desde el Perú hasta Panamá, y también realizó una exitosa campaña sobre el litoral del Pacífico de Colombia al liberar sus poblados del dominio realista, lo que permitió acelerar el avance del ejército patriota sobre Quito y Pasto. Luego se unió a las filas del ejército de la Gran Colombia, combatiendo en tierra en las principales batallas que permitieron la independencia de los territorios que actualmente son parte de Ecuador. Se radicó en Guayaquil en donde hizo gran parte de su vida y formó familia, y también le tocó ser parte de la creación de la primera Escuela Náutica de Guayaquil en 1822, de la cual saldrían varios marinos que prestarían servicios a la Gran Colombia y luego al Ecuador.

Establecida la República del Ecuador, y luego de varios vaivenes, entraría en el campo de la agricultura y la política hasta su deceso en la Hacienda Chonana, a orillas del río Daule, el 4 de agosto de 1853.

General Thomas Charles Wright Montgomery[33]

Nació el 26 de enero de 1800 en Drogheda, Irlanda. De noble cuna, fue hijo de Joseph Wright y de Mary Montgomery. Ingresa en el año de 1811 a la Academia Naval de Portsmouth, y dos años más tarde es destinado al crucero Newcastle en calidad de guardiamarina.

Participó en las acciones de la guerra entre Inglaterra y los Estados Unidos bajo las órdenes de Lord George Stuart, navegando a lo largo de la costa norteamericana e interviniendo en una época, en el bloqueo del puerto de Boston.

A los 18 años de edad, con el grado de teniente se enlista en el batallón de fusileros Rifles bajo el mando del coronel Campbell y arriba a las Antillas para ponerse a las órdenes del Libertador Bolívar. Participa en las batallas de Boyacá, Ciénaga de Santa Martha, Carabobo, Bomboná y otras más. En Boyacá es ascendido a capitán en septiembre de 1819. Después de Carabobo, Bolívar personalmente le agradece por sus servicios y le asciende al grado de teniente coronel.

32 Sánchez Bravo, Mariano, Forjadores Navales del Ecuador Pág. 47

33 Sánchez Bravo, Mariano. Forjadores Navales del Ecuador, pág. 77.

El Libertador Bolívar, considerando que él fue oficial de la Armada Británica lo llamó a Guayaquil, dándole el mando de una goleta armada. En febrero de 1824, Wright es ascendido dentro del servicio de la marina a capitán de navío, con el título de Comodoro de la Escuadra del Sur. El 31 de agosto de 1828, participa en el combate naval de Malpelo, comandando a la goleta Guayaquileña.

En el año de 1829 consta como comandante del Apostadero de Guayaquil. Ese mismo año Wright se reincorporó a las filas del ejército con el rango de coronel efectivo, y le tocó actuar en calidad de edecán del mariscal Antonio José de Sucre, en la batalla del Portete de Tarqui el mes de febrero de 1829, habiendo merecido una cita honrosa en el parte de la batalla por su conducta en esa memorable jornada.

A inicios de 1830, nuevamente a cargo de la Marina, izó su ancho pendón a bordo de la Colombia, fragata de 60 cañones que había venido por el Cabo de Hornos desde Venezuela, llegando tarde para poder intervenir en la guerra con el Perú, por cuanto la paz habíase celebrado, en el ínterin, entre las dos naciones. El comodoro Wright, ahora emprendió viaje al Callao con la Colombia y, al regresar a Guayaquil, se le confirió el rango de general de brigada en septiembre de 1830.

El general Wright contrajo nupcias el año de 1832, con la elegida de su corazón, doña María de los Ángeles Victoria Rico y Rocafuerte, de distinguido abolengo colonial, con quien tuvo seis hijos. Participó en las actividades políticas de nuestro país, lo que le trajo dificultades y finalmente fallece en la ciudad de Guayaquil el 10 de diciembre de 1868.

General Leonard Charles Stagg[34]

Nació en West Thorney, Inglaterra, el 11 de febrero de 1797. Alcanzó los despachos de oficial de la armada de su majestad británica. Sirvió en los buques de guerra de la Real Armada en calidad de guardiamarina. Participó en la guerra entre Estados Unidos y Gran Bretaña, luego de lo cual abandonó Inglaterra y llegó a Venezuela en 1822. Ofreció sus servicios al general Carlos Soublette, Intendente del Departamento de Venezuela y encargado de la dirección de la guerra en el Distrito del Norte.

El 15 de marzo de ese año obtuvo la plaza de teniente de navío, habilitado en la escuadra del capitán de navío John Daniel Danells. En 1823 como oficial de la goleta Espartana participó en las acciones navales hasta la memorable batalla naval del lago de Maracaibo el 24 de julio, en que ascendió a segundo comandante de su buque. Finalizado el conflicto pasó con la Espartana a Puerto Cabello. En marzo de 1825, el vicepresidente de Colombia le ratificó el título de teniente de navío de la Armada de la República de Colombia.

Arribó a Guayaquil el 8 de febrero de 1830, a bordo de la fragata Colombia en calidad de segundo comandante. Cuando el general Renato Beluche, comandante de la fragata Colombia, decidió regresar a su país, entregó el cargo al ya capitán

34 Sánchez Bravo, Mariano, Protagonistas en el Mar pág. 4

de fragata Leonardo Stagg. El 1 de abril de 1830 es ascendido al grado de capitán de navío, quedándose a vivir definitivamente en nuestro país, llegando a ocupar importantes cargos. En septiembre de 1833 es ascendido a general de brigada, por lo que como su jerarquía ya lo permitía, en 1835 lo encontramos ocupando el cargo de Comandante General de Marina.

El 20 de enero de 1842 contrajo matrimonio con doña Amalia Flores Jijón, hija mayor del general Juan José Flores, con quien tuvo una numerosa descendencia. Después de la revolución de 1845, Leonardo Stagg permaneció exiliado en Panamá y solamente retornó al Ecuador con otros proscritos en 1860, cuando el Dr. Gabriel García Moreno se hacía cargo del mando de la nación. Desde ese año se dedicó a las actividades particulares, falleciendo en Quito el 12 de noviembre de 1873 a la edad de 76 años.

General Manuel Antonio de Luzárraga[35]

Nació en Mundaca, Vizcaya, España, el 1 de octubre de 1796, hijo de don Miguel Antonio de Luzárraga y de doña María Echezuría.

Muy joven salió con rumbo a América y por 1818 se estableció en Guayaquil donde alcanzó una situación muy destacada y fue nombrado, en 1820, para desempeñar el cargo de Capitán del Puerto.

Desde su llegada había manifestado sus simpatías e ideas republicanas, por lo que fue uno de los invitados a la fiesta que se celebró en casa del general José de Villamil el 1 de octubre de 1820, reunión secreta a la que José de Antepara llamó **"La Fragua de Vulcano".**

Contribuyó con su esfuerzo personal a la transformación política que se inició con la **Revolución del 9 de octubre de 1820**, que proclamó la independencia de Guayaquil y abrió las puertas de la libertad a todos los pueblos de Quito, e inmediatamente puso al servicio de la revolución la famosa goleta **Alcance,** de la cual era propietario junto con Manuel Loro.

Su actuación más relevante se desarrolló en el campo del comercio, la banca y la industria guayaquileña. En 1828 construyó de su propio peculio un local para que funcione la primera Escuela de Niñas, y durante el bloqueo del puerto de Guayaquil, en la guerra Perú-Colombia, actuó como parlamentario para la firma del convenio de paz del 19 de enero de 1829.

Un año más tarde, al instaurarse la República se había convertido, gracias a su visión para los negocios, en uno de los personajes más pudientes de Guayaquil y tenía varios barcos traficando entre las costas de México y Perú, en los cuales exportaba los productos agrícolas de nuestro país. Al regreso, los barcos venían abarrotados de productos extranjeros manufacturados, con los que surtía sus almacenes.

En 1834 le fueron concedidas las insignias de general de brigada, y en 1838 fue designado ministro plenipotenciario del Ecuador en México. Al año siguiente, a

35 Cabezas y Cabezas, César. Historia de un Almirante olvidado. Instituto de Historia Marítima. 1995

solicitud de su pariente político, el gobernador don Vicente Rocafuerte, le hizo a la ciudad un préstamo de 6.000 pesos, con los que se pudo adquirir en Inglaterra, un reloj para reemplazar el antiguo reloj de los jesuitas, sobre la Casa del Cabildo, el mismo que aún hoy da la hora en los altos de la Torre Morisca.

Luego de haber servido con dinero y persona a la República del Ecuador, viajó a España en busca de cura para una grave enfermedad cardiaca, pero la muerte le sobrevino en la ciudad de Cádiz, en el año 1855.

Conclusiones

Los estudios arqueológicos de connotados investigadores demuestran que la balsa manteño huancavilca, utilizando técnicas innovadoras y desconocidas como las guaras surcaron los mares de la costa del Pacífico desde el norte del Perú hasta México; esta cultura ancestral, mantuvo un intenso comercio utilizando la concha *espóndilus* como moneda de intercambio. Ilustres marinos como Thor Heyerdahl y Vital Alsar, demostraron que las culturas americanas lograron cruzar el océano Pacífico aprovechando las corrientes marinas hasta arribar a islas de Oceanía.[36]

El comercio marítimo del puerto de Guayaquil durante la época colonial, ya era muy considerable; las finas maderas existentes en nuestra costa, sirvieron para la construcción de navíos de diferente tonelaje en los astilleros de Guayaquil para la Armada del Mar del Sur y así proteger el comercio marítimo.

La Armada Real española se reorganiza y en 1793 se ponen en vigencia las Ordenanzas Generales de la Armada Naval sobre la gobernación militar y marinera; producto de lo cual, se crea la Capitanía de Guayaquil en 1801, primer reparto de lo que sería en el futuro la Armada del Ecuador.

Durante las guerras de la independencia, que determinaron nuestra permanencia en la Gran Colombia, se empieza a estructurar la marina militar. En 1820 ya se organiza una pequeña fuerza naval y vemos aparecer la goleta Alcance, nave utilizada para el comercio, equipada con cañones, lo que se constituye en el primer buque de guerra de Guayaquil Independiente. Los pocos buques que tenía Colombia en el Departamento del Sur participaron en las guerras de independencia conformando la Escuadra Unida durante el bloqueo al Callao y en el combate naval de Malpelo en 1828.

Finalmente una vez separados de la Gran Colombia, considerando que no existía una organización naval, el Congreso de 1832, mediante decreto ley, crea del Departamento Marítimo del Ecuador, otorgándole la partida de nacimiento a lo que en el futuro sería la Armada del Ecuador.

Nuestro distinguido y fallecido historiador naval, el capitán de fragata Mariano Sánchez Bravo manifiesta que “Después de creado el Instituto de Historia Marítima y conformado su Archivo Histórico Naval en 1986, entre los miles de documentos manuscritos tuvimos la suerte de encontrar mientras indagábamos

36 Estrada Ruiz, Jenny, Historia Marítima del Ecuador, Tomo II, Período prehispánico, págs.119 a 254

el pasado marítimo de nuestra patria, un documento en el que se transcribía un decreto. Se trataba nada más y nada menos que el de la creación de la Armada del Ecuador, después de que nuestra patria se había desvinculado de la Gran Colombia. Consideramos que este documento certifica el inicio de nuestra Marina de Guerra, en el Ecuador republicano, pero dejamos en claro, que ésta estaba ya conformada y tenía su tradición e identidad propia."[37]

Otro hecho que se debe destacar, es que se tuvo la suerte de contar con una copia original del Primer Registro Auténtico Nacional de la República del Ecuador, formado en virtud del decreto legislativo del 23 de marzo de 1839 (antecesor del Registro Oficial), dentro de un buen número de libros donados por la familia del señor capitán de corbeta Glen Peralta Flores, oficial en servicio activo de nuestra institución.

Esta obra contiene las leyes, decretos y resoluciones legislativas, así como los decretos, reglamentos y circulares del Poder Ejecutivo desde los primeros días que nuestro país se separó de la Gran Colombia y pasó a llamarse Estado del Ecuador.

Llegó a mis manos junto a otros libros tales como: varios tomos del Libro Primero de cabildos de la ciudad de Quito desde 1534, donde entre otros temas, se resuelve la organización urbana de nuestra capital, así como un sinfín de problemas tratados en la municipalidad de aquellos tiempos; varios libros que contienen la codificación de leyes de épocas de la Gran Colombia y de la época republicana. Libro de cabildos de las ciudades de Cuenca e Ibarra; Actas del primer Congreso Constituyente del Ecuador año de 1830; Testamento del capitán don Sebastián de Benalcázar 1551; libros relacionados con el presidente Gabriel García Moreno y una serie de libros muy interesantes relacionados con la historia de nuestro país.

Las circunstancias como fueron entregados a la Armada del Ecuador realmente no es tan significativo, sino reconocer al señor capitán de corbeta Glen Peralta y su familia, que se desprendieron de estos importantes documentos que pasan a constituirse parte de la biblioteca histórica física y digital de la Armada, la misma que fue creada mediante Orden de Comando No. 008 de 10 de julio de 2019[38], firmada por el contralmirante Darwin Jarrín C., con el nombre de "Repositorio Digital de la Memoria Histórica Marítima del Ecuador", del cual me honro en ser su autor.

Estos documentos nos han permitido reconocer que el 3 de noviembre de 1832 es la fecha más importante de la Armada del Ecuador, fue una tarea difícil, ya que el 25 de Julio se había posicionado como el "Día clásico de la Armada"; sin embargo, experiencias tomadas de ceremonias militares donde se celebran los días clásicos del Ejército Ecuatoriano y la Fuerza Aérea Ecuatoriana en nuestro país, así como de otras Armadas de países amigos, como instituciones de muchos años de vida y nuestra querida institución celebraba apenas 75 años (en aquella fecha), fue cuando nos propusimos hacer conocer a la sociedad ecuatoriana, que

37 Tomado de "Creación de la Armada Republicana", conferencia dictada por el capitán de fragata servicio pasivo, Mariano Sánchez Bravo, Director de Instituto de Historia Marítima.

38 Documento histórico, publicado en el Repositorio Digital de la Memoria Histórica Marítima del Ecuador.

la Armada del Ecuador es una institución centenaria, dueña de una rica historia y que ha logrado posicionarse como una de las instituciones más importantes de nuestro país.

Este proceso duró casi tres años; en las revistas "Bitácora" y "Revista de Marina" del año 2015 se publicaron artículos relacionados con esa fecha; en 2016, la Dirección de Comunicación Social de la Armada (DIRCSO) ya empezó a publicitar esta fecha, mediante la elaboración de un calendario de escritorio y una libreta de anotaciones que en cada una de sus hojas en el costado superior se leía "El 3 de noviembre de 1832 se crea el Departamento Marítimo del Ecuador, hoy Armada del Ecuador".

Logrado este objetivo, junto a miembros de la DIRCSO, fuimos con el siguiente; vender la idea a los mandos superiores. Con mi aval de historiador, nos entrevistamos primero con el señor contralmirante Freddy García Calle, en ese entonces Director del Instituto de Seguridad Social de las Fuerzas Armadas (ISSFA), a quien le explicamos la importancia de reconocer que la Armada como una institución ancestral, le propusimos apoye nuestra idea y fue aceptada. Posteriormente me entrevisté con el entonces capitán de navío EMC Darwin Jarrín Cisneros, Subjefe del Estado Mayor de la Armada, de quien recibí el apoyo absoluto.

El señor vicealmirante Fernando Noboa Rodas, Comandante General de la Armada, mediante la Directiva General Temporal No. COGMAR-RPU-013-2016-O "Centésimo Octogésimo Cuarto Aniversario de creación de la Armada del Ecuador" del 18 de octubre 2016, dispuso se reconozca al 3 de noviembre de 1832 como fecha de creación de la Armada, por lo que emite disposiciones para el cumplimiento eficiente del plan de eventos conmemorativos por los 184 años de creación de la Armada del Ecuador durante una semana, a la que se le llamó "Semana de la identidad naval", aclarando que los señores almirantes y Jefes de Sector serán los responsables de la planificación, ejecución y control de las actividades que se realicen.

Este documento oficial, reconoce este día como una "fecha histórica de alta relevancia que es necesaria vivenciarla e interiorizarla en el personal naval y civil que conforman la Armada del Ecuador, por primera vez se realizarán eventos durante una semana de conmemoración que nos permita fortalecer nuestra identidad para con la institución y la integración entre los miembros que la conformamos"[39].

La ceremonia conmemorativa principal se realizó en la Base Naval Sur de la ciudad de Guayaquil, el 01 de noviembre de 2016, así como el desfile de honor con la participación de las escuelas de formación (Escuela Naval, Escuela de Grumetes y Escuela de Infantería de Marina); la conferencia alusiva a la fecha la dio el señor vicealmirante Carlos Vallejo Game, Comandante General de la Armada Acc., asistieron invitados especiales y altas autoridades de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional. Estos sucesos fueron ampliamente publicitados por medios escritos, así como por medio de la radio y televisión a nivel nacional.

39 Directiva General Temporal No. COGMAR-RPU-013-2016-O, Archivo digital de la Secretaría General de la Armada (Directivas).

Durante la semana de celebraciones se dictaron conferencias por los 184 años de la Armada, en los centros de formación y perfeccionamiento, y Liceos Navales; exposiciones y visitas de colegios y escuelas a los museos navales y planetario de la Armada; actividades deportivas y de camaradería en los diferentes sectores navales; así como la realización de la noche artística "Armada del Ecuador 184 años, junto a ti" por medio de Radio Naval.

La Dirección de Comunicación Social Quito, por su parte elaboró un video con una duración de 8 minutos, donde se recreó cómo se encontró el documento en 1986 y el proceso histórico desde cuando el conquistador Bartolomé Ruiz se encontró con la balsa Manteño Huancavilca en 1537 frente a las costas ecuatorianas y finaliza en 1832, fecha en la cual el Estado Ecuatoriano decretó que el establecimiento de la marina militar se llamará Departamento Marítimo del Ecuador, relatado por los dos historiadores que participaron en este hallazgo; el Comandante Mariano Sánchez, director del Instituto de Historia Marítima y su servidor, a esa fecha historiador de la Comandancia General de la Armada. Lo destacable, es que este video se difundió en los canales de televisión a nivel nacional durante todo el mes de noviembre/2016, causando grata impresión en la ciudadanía ecuatoriana.

En conclusión, tuvieron que pasar 184 años para celebrar por primera ocasión el nacimiento del Departamento Marítimo del Ecuador, lo que en el futuro sería la Marina de Guerra, hoy Armada del Ecuador; por lo que, considerando la importancia que le ha dado al mando naval a la celebración de esta fecha, podemos asegurar que es un tácito reconocimiento a la gestión realizada por este grupo de servidores públicos relacionados con las actividades de la Dirección de Comunicación Social de Quito, quienes actuaron compenetrados con los más altos interés de la institución que les cobija, y de la cual se sienten humildemente orgullosos de ser parte de ella.

Declaración de Santiago. 18 de agosto de 1952

Ecuador. **Zonas marítimas**

Aguas costeras

Aguas territoriales (12 millas)

Zona económica exclusiva (200 millas)

La declaración de Santiago como piedra angular del Derecho Internacional del Mar contemporáneo

Embajador Gonzalo Salvador Holguín

Pocos instrumentos internacionales han tenido tanta trascendencia en la evolución del Derecho Internacional del Mar contemporáneo como la Declaración sobre Zona Marítima o Declaración de Santiago, de 18 de agosto de 1952.

La declaración reivindicó para los países que la suscribieron: Chile, Ecuador y Perú, la soberanía sobre los recursos naturales hasta una distancia mínima de 200 millas marinas para su conservación y protección, con el fin de asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y procurarles los medios para su desarrollo económico.

La Declaración de Santiago, cuya esencia radica en la protección y conservación de los recursos naturales en beneficio del Estado ribereño, fue origen de la más importante innovación que experimentó el derecho internacional del mar con la creación en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, concluida en diciembre de 1982, de la zona económica exclusiva, espacio marítimo en la que los Estados ribereños tienen derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, en una extensión de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

La Declaración de Santiago introduce también el concepto de la preservación del medio ambiente marino, desarrollado ampliamente en la Convención del Derecho del Mar, que está ligado de manera indisoluble con la protección, conservación o sustentabilidad de los recursos pesqueros de los que dependen las poblaciones de los Estados ribereños para su sustento y generación de progreso o desarrollo económico.

Antecedentes de la Declaración de Santiago

A partir del inicio de la segunda guerra mundial se producirán importantes hechos que influirán de manera decisiva para la evolución del derecho del mar, vinculados principalmente con la extensión de la soberanía y de la jurisdicción de los países ribereños sobre la plataforma continental y el mar adyacente.

Las proclamas del presidente Harry Truman

En 1945 se producirá un hecho que alterará por completo la concepción jurídica que se tenía sobre el mar y que será la fuerza propulsora para cambios radicales en el desarrollo del derecho marítimo internacional: las proclamas del presidente de los Estados Unidos, Harry Truman, del 28 de septiembre de 1945, sobre los "Recursos Naturales del Subsuelo y Lecho Marino de la Plataforma Continental" y sobre "Pesquerías".

La Proclama sobre Plataforma Continental considera pertenecientes y sujetos a la jurisdicción y control de Estados Unidos, los recursos naturales del suelo y subsuelo marinos de la plataforma continental contigua a sus costas. Esta proclama,

de carácter unilateral, tuvo por finalidad reservar o apropiar, exclusivamente para los Estados Unidos, los derechos sobre los recursos de la plataforma continental, principalmente la explotación de petróleo y otros minerales. Los Estados Unidos argumentaron que la plataforma continental constituye una extensión de la masa continental del Estado costero y que consecuentemente los recursos pertenecen al mismo.

La singularidad de la proclama del Presidente Truman radica en ser la primera reivindicación por parte de un Estado ribereño sobre recursos contenidos en un espacio marítimo que no sea el mar territorial. La proclama no definió los límites exteriores de la plataforma continental, ni tampoco restringió la libertad de navegación sobre este espacio marítimo. Su importancia a nivel internacional fue trascedente, en la medida en que abrió el camino para que otros Estados formulen reivindicaciones similares, lo que se convertirá en una práctica dominante desde los últimos años de la década de 1940 hasta 1960.[1]

La Proclama sobre Pesquerías establecía zonas de conservación de pesca en zonas de alta mar, contiguas a las costas de los Estados Unidos, sujetas a su reglamentación y control. Los Estados Unidos para fundamentar esta proclama, que establecía su jurisdicción para el control y la reglamentación de la pesca en áreas de alta mar aledañas a sus costas, argumentó la urgente necesidad de proteger los recursos pesqueros ribereños de una explotación destructora, la amenaza para la conservación de los recursos pesqueros que supone el desarrollo progresivo de nuevos métodos y técnicas de pesca que contribuyen a su intensificación, así como la insuficiencia de los acuerdos para la protección de los recursos pesqueros y la importancia que tienen dichos recursos como una fuente de subsistencia para las comunidades ribereñas y para la nación como recursos alimenticios e industriales.

Las proclamas de los Estados Unidos se consideraron a la época no como medidas excepcionales o contrarias al Derecho Internacional, sino como medidas coincidentes con el desarrollo progresivo del Derecho Internacional.[2] Por ende, se interpretó que otros Estados podrían hacer reclamaciones similares, lo que dio lugar a un cúmulo de reivindicaciones de distinta naturaleza sobre los espacios marítimos, dando lugar, como consecuencia, a una profunda alteración de la estructura jurídica sobre la que se asentaba el derecho del mar y a su acelerada evolución.

Las proclamas de los países latinoamericanos

A las proclamas del presidente Truman, seguirán las de México, en octubre de 1945, que reivindica toda la plataforma o zócalo continental adyacente a sus costas y todas las riquezas naturales e incógnitas, quedando bajo su control, vigilancia

1 Rothwell, Donald y Stephens, Tim, *The International Law of the Sea,* Hart Publishing Ltd., Portland, USA, 2010. e-book location 1111.

2 Memoria del Perú ante la Corte Internacional de Justicia, Párrafo 4.33

y aprovechamiento. Argentina, en octubre de 1946, dictará un decreto, declarando que pertenecen a la soberanía de la nación el mar epicontinental y el zócalo continental argentino. Panamá, en diciembre de 1946, declara que la jurisdicción nacional para los efectos de las pesca en general –en aguas territoriales de la República- se extiende a todo el espacio comprendido sobre el lecho marítimo de la Plataforma Continental Submarina. Luego vendrán las proclamas o declaraciones de Costa Rica, Guatemala, El Salvador y Brasil, entre otras.

Por su importancia para la Declaración de Santiago, merecen especial atención las proclamas de Chile y del Perú de 1947 y el proyecto de convención sobre el Régimen de Mar, preparado por el Comité Jurídico Interamericano.

La Proclama de Chile

El presidente de Chile, Gabriel González Videla, el 23 de junio de 1947, declaró que:

> "Su gobierno confirma y proclama la soberanía nacional sobre el zócalo continental, adyacente a las costas continentales e insulares del territorio nacional, cualquiera que sea la profundidad, así como sobre los mares adyacentes a sus costas en toda la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y aprovechar los recursos y riquezas naturales de cualquier naturaleza que en ellos se encuentren, en un perímetro formado por la costa, con una paralela matemática proyectada en el mar a doscientas millas marinas de distancias de las costas continentales chilenas. La demarcación se medirá con respecto de las islas chilenas, señalándose una zona de mar contigua a las costas de las mismas, proyectada paralelamente a éstas, a doscientas millas marinas por todo su contorno".[3]

Esta fue la primera ocasión en la que se menciona el ejercicio de soberanía en los mares adyacentes sobre una distancia de 200 millas, medida desde la línea de costa y una paralela matemática proyectada en el mar, para proteger, conservar y aprovechar los recursos y riquezas naturales. Asimismo, por primera vez, se aplicarán las doscientas millas al contorno de las islas.

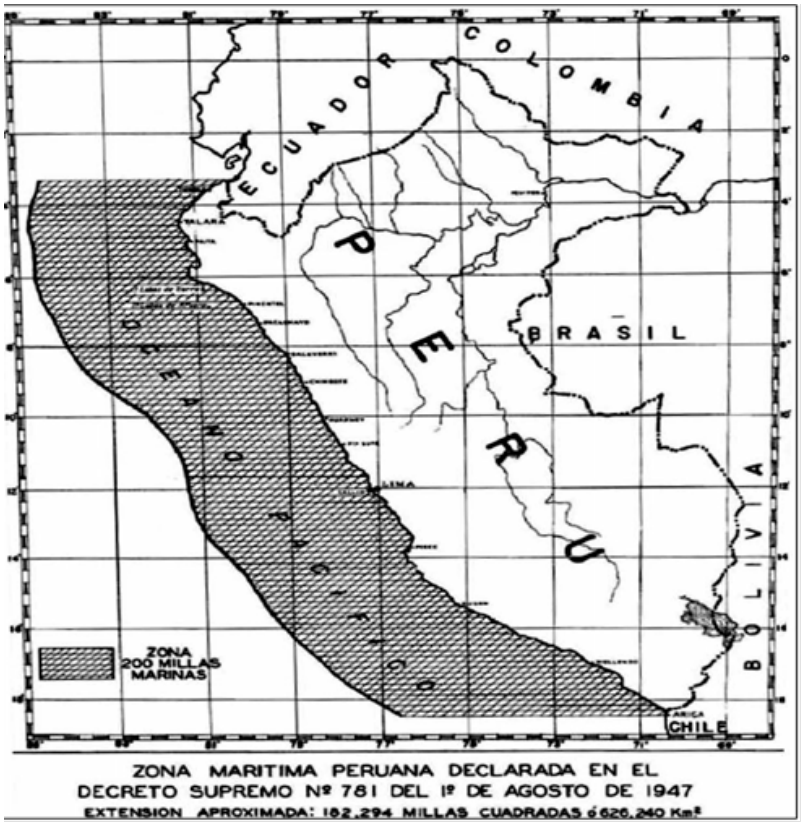
La Proclama de Perú

Pocos meses más tarde, el presidente del Perú, José Luis Bustamante y Rivero, mediante Decreto No. 781, de 1 de agosto de 1947, emitirá una proclama similar a la de Chile, por la que declara que "la soberanía y jurisdicción se extienden a la plataforma submarina o zócalo continental o insular adyacente a las costas continentales e insulares del territorio nacional cualesquiera que sean la profundidad y extensión que abarque dicho zócalo, así como sobre el mar adyacente a las costas

3 Chile, Declaración Oficial, 23 de junio de 1947. Ignacio Llanos Mardones, *El Derecho de la Delimitación Marítima en el Pacífico Sudeste.* Ril Editores, Santiago, 1999.

el territorio nacional, cualesquiera que sea su profundidad y en la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o debajo de dicho mar se encuentren."[4] Según información que reposa en los archivo de la Cancillería ecuatoriana, semanas antes de que el presidente Bustamante y Ribero de Perú efectúe su proclama, el ministro de Relaciones Exteriores de ese país, doctor Enrique García Sayán, mantuvo el 25 de junio de 1947, una consulta de carácter informal con el embajador del Ecuador en el Perú, doctor Gonzalo Escudero, connotado jurista, en la que el primero le confió que "en zonas próximas al mar territorial del Perú en el Océano Pacífico, cierta empresa escandinava, ha venido, desde hace algún tiempo, practicando la industria de la pesca, y que, esta circunstancia, y el intercambio de opiniones con el representante de una notable firma pesquera, de nacionalidad chilena, le han inducido a suponer que las Repúblicas de Colombia, el Ecuador, el Perú y Chile podrían concertar la ampliación de sus respectivos mares territoriales en el Océano Pacífico, a fin de preservar para sí los derechos de pesca en una amplia zona comúnmente acordada."

Mapa que figura en la portada de la publicación "Notas sobre la Soberanía Marítima del Perú, Defensa de las 200 millas del mar peruano ante las recientes transgresiones", del ex Canciller Enrique García Sayán, Lima 1955.



ZONA MARITIMA PERUANA DECLARADA EN EL
DECRETO SUPREMO Nº 781 DEL 1º DE AGOSTO DE 1947
EXTENSION APROXIMADA: 182.294 MILLAS CUADRADAS ó 626.240 Km²

4 Decreto Supremo del Perú No. 781, de 1 de agosto de 1947 sobre soberanía y jurisdicción en la plataforma y el mar hasta 200 millas, expedido por el presidente peruano José Luis Bustamante y Rivero.

A las expresiones del Ministro de Relaciones del Perú, el embajador Gonzalo Escudero, según consta en la información de archivos, respondió que "aplaudía su laudable inspiración, encaminada a reservar para cada uno de los mencionados Estados, fuentes de riqueza que como la pesquera, serían susceptibles de robustecer su riqueza en un futuro mediato o inmediato, pero que, a primera vista, era de la impresión de que a la luz del Derecho Internacional Público Universal, el paso común de nuestros países en el sentido indicado provocaría críticas o protestas, pues aquello significaría amenguar el mar internacional, cuyo dominio, uso y goce pertenece a todos los miembros de la comunidad internacional." Agregando que "por ello, acaso convendría no una ampliación del mar territorial, sino el señalamiento de una vasta zona anexa a aquél, dentro de la que, cada uno de nuestros Estados, reservaría su derecho de goce y aprovechamiento de todas las riquezas y productos, oceánicos, y no sólo el rendimiento de la pesca. Así las posibles críticas se mitigarían o no surgirían y esta fórmula transaccional sería más fácil de ser acogida por todos los países nombrados y de ser introducida paralelamente en sus legislaciones internas."[5]

Las opiniones vertidas por el embajador Gonzalo Escudero, serán, de alguna manera, premonitorias acerca de la forma como evolucionarán las reivindicaciones marítimas y sobre sus recursos en los países del Pacífico Oriental.

Declaración del Ecuador sobre la plataforma o zócalo continental

El Ecuador, por ley del 21 de febrero de 1951, amplió el mar territorial de tres a doce millas e incorporó al dominio del Estado ecuatoriano la plataforma o zócalo continental adyacente a las costas ecuatorianas, así como todas y cada una de las riquezas que se encuentren en ella, y **sobre la cual tendrá el aprovechamiento y control necesarios para la conservación de dicho patrimonio y para el control y protección de las zonas pesqueras correspondientes.** En el artículo 2º de dicha ley, se considera como plataforma continental ecuatoriana las tierras sumergidas, contiguas al territorio continental y que se encuentren cubiertas hasta por doscientos metros de agua como máximo.[6] (Énfasis añadido).

El acto legislativo del Ecuador fue de corte conservador si se lo compara con las proclamas efectuadas por otros países latinoamericanos, que habían reivindicado extensiones más amplias de plataforma continental, incluso sin consideración a criterios de isóbata o profundidad sobre la que yace la plataforma.

Proyecto de convención sobre el régimen de mar

Antecedente importante de la Declaración de Santiago constituye el proyecto de Convención sobre Mar Territorial y Cuestiones Afines, del 30 de julio de 1952,

5 Nota No. 112, de 27 de junio de 1947, Embajada del Ecuador en el Perú, Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador.

6 Registro Oficial No. 756, de 6 de mayo de 1951.

del Comité Jurídico Interamericano, inspirado en las declaraciones de Chile y del Perú de 1947. Sus dos primeros artículos señalaban:

> Artículo 1.- Los Estados signatarios reconocen que el derecho internacional actual concede a la nación ribereña soberanía exclusiva sobre el suelo, subsuelo, aguas y espacio aéreo y estratosférico de su plataforma continental, y que dicha soberanía exclusiva se ejerce sin ningún requisito de ocupación real o virtual.
>
> Artículo 2.- Los Estados signatarios reconocen igualmente el derecho de cada uno de ellos para fijar una **zona de protección, control y aprovechamiento económico, hasta una distancia de doscientas millas marinas** contadas desde la línea de más baja marea de sus costas y de la de sus posesiones insulares, dentro de la cual podrán ejercer la vigilancia militar, administrativa y fiscal de sus respectivas jurisdicciones territoriales. (Énfasis añadido).

Del proyecto de Convención del Comité Jurídico Interamericano se debe destacar el derecho soberano que tendrían los Estados sobre la plataforma continental; su derecho a establecer zonas de protección, control y aprovechamiento económico hasta una distancia de doscientas millas contadas desde las líneas de las más baja marea de sus costas y de sus posesiones insulares, planteamiento que guarda relación con la Proclama del presidente Truman sobre las Zonas de Conservación Pesquera, con la diferencia de que en el proyecto del Comité Jurídico Interamericano se establece una distancia o límite de doscientas millas, hasta la cual los Estados podrían ejercer control sobre los recursos.

El derecho internacional del mar a la época de la Declaración sobre Zona Marítima de Santiago de 1952.

En los años de 1940 la industria petrolera desarrolló por primera vez técnicas para extraer petróleo de la plataforma continental en el mar. Este avance tecnológico dio origen, sin duda, a la Proclama del presidente Truman, de septiembre de 1945, por la cual los Estados Unidos asumieron la propiedad, el control y la jurisdicción sobre los recursos naturales de la plataforma continental.

Desde entonces, como se anotó, una serie de países a través de proclamas o declaraciones unilaterales reivindicaron para sí la plataforma continental y las aguas suprayacentes, en espacios marítimos de alta mar, que se consideraban como "*res communis*" o "*res nullius*".

En forma paralela a estas reivindicaciones, en varios foros multilaterales se hacían esfuerzos para definir y delimitar lo que se entiende por plataforma continental, espacio marítimo que forzosamente está estrechamente vinculado a otros espacios marítimos como el mar territorial, la zona contigua, la alta mar y zonas reservadas para la pesca.

Quizá el esfuerzo más notable de codificar y desarrollar el derecho internacional del mar lo efectuó desde 1949 la Comisión de Derecho Internacional de las

Naciones Unidas a través de los informes presentados por uno de sus miembros y relator, el señor J. P. A. Francois, de nacionalidad neerlandesa y sus propias deliberaciones.

En Informe de la Comisión de Derecho Internacional a la Asamblea General de las Naciones Unidas, correspondiente a su segunda sesión, del 5 de junio al 29 de julio de 1950,[7] se formularon interesantes consideraciones en torno a las características de los espacios marítimos bajo el derecho internacional del mar vigente a la época, a las que me refiero, a continuación:

La Zona Contigua. La comisión opinó que los Estados litorales pueden ejercer el control requerido para la aplicación de sus normas fiscales, de aduana y de salud sobre una zona de la alta mar que se extienda hasta un límite más allá de sus aguas territoriales. La Comisión pidió al Relator Especial que recopile toda la documentación posible sobre las reivindicaciones efectuadas por los Estados y las medidas adoptadas por ellos con relación a sus zonas contiguas y los límites establecidos.

La Plataforma Continental. La comisión reconoció la gran importancia económica, social y legal que tiene la explotación del suelo y subsuelo de la plataforma continental. Señaló que existen métodos para la explotación submarina de los recursos para beneficio de la humanidad y que los conceptos legales no deben constituir un impedimento para su desarrollo. Un miembro de la comisión expresó que la explotación de los recursos de la plataforma continental debería ser confiada a la Comunidad Internacional, a lo cual los otros miembros de la comisión respondieron que existirían dificultades insuperables para su internacionalización.[8]

La comisión opinó que los Estados litorales pueden ejercer el control y jurisdicción sobre el suelo y subsuelo de las áreas submarinas situadas fuera de sus aguas territoriales con miras a la exploración y explotación de los recursos naturales y que el área sobre la cual se ejercerá los derechos de control y jurisdicción deberá ser limitada, pero, que cuando la profundidad de las aguas permita la explotación, ésta no debe depender necesariamente de la existencia de la plataforma continental, pues se crearía una situación de injusticia con aquellos Estados que carecen de plataforma, si el derecho solo se confiere sobre la base de la existencia de la plataforma.

La comisión asimismo opinó que el suelo y subsuelo de esta área no debe ser considerada como "*res nullus*" o "*res communis*" y que el derecho al control y jurisdicción por parte del Estado litoral es independiente al concepto de la ocupación. De otro lado, señaló que no se puede cuestionar el derecho de los Estados a ejercer control y jurisdicción sobre las aguas que cubren el lecho submarino, pero que esa aguas deben considerarse bajo el régimen de la alta mar y que el ejercicio en ellas de los derechos de navegación y de pesca no deben ser afectados a menos de que

7 Report of the International Law Commission to the General Assembly. Document A/1316 Report of the International Law Commission covering its second session, 5 June - 29 July 1950.

8 Años más tarde, en noviembre de 1967, Arvid Pardo, delegado de Malta ante las Naciones Unidas en discurso a la Asamblea General propuso que los fondos marinos constituyan patrimonio de la humanidad, planteamiento que se recogerá en el Artículo 163 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

sea estrictamente necesario para la explotación del suelo y subsuelo. La comisión finalmente agregó que los Estados podrán establecer en aguas de alta mar zonas especiales de seguridad para los trabajos e instalaciones para la explotación de los recursos del suelo y subsuelo, pero que éstas no pueden ser consideradas como aguas territoriales.

Opiniones doctrinarias

Muchos de los autores de la época juzgaban que las reivindicaciones sobre los espacios marítimos efectuadas por varios países a través de proclamas y declaraciones carecían de valor jurídico frente al derecho internacional.

Sobre el tema estimaban que lo medular consistía en determinar si dichas reivindicaciones establecían nuevos reglas de derecho internacional o sí, por el contrario, infringían principios de derecho consuetudinario, como las libertades de pesca y navegación en la alta mar, un espacio que consideraban pertenece a todas a las naciones y que no es susceptible de apropiación.

El profesor Hersch Lauterpacht de la Universidad de Cambridge, quien sería miembro de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas y juez de la Corte Internacional de Justicia, en 1950 calificó de un "abuso de la doctrina sobre la plataforma continental para fundar pretensiones de soberanía sobre la alta mar o sobre la explotación exclusiva de sus recursos"; y anota ,por ejemplo, que las reivindicaciones de Chile son inconsistentes frente al derecho internacional y que "las demandas de soberanía o derechos exclusivos sobre la alta mar son ilegales."[9]

Un autor neerlandés M. W. Mouton, en su obra sobre la "Plataforma Continental", publicada en 1952, atendiendo a la naturaleza de las demandas, las clasifica en: a) aquellas que reivindican partes de la alta mar; b) aquellas que demandan soberanía sobre la plataforma continental; y, por último, c) aquellas que reclaman los recursos naturales. Señala que las demandas de los países de América del Sur se clasifican en la categoría a) y que, generalmente la Comunidad Internacional no las reconoce. Que las demandas en la categoría b), no se fundan en el derecho internacional y que aun siendo una práctica uniforme por varios Estados no crea una norma de derecho internacional y, finalmente, que las demandas de la categoría c), tales como las de los Estados Unidos, Filipinas y Guatemala para el control y la jurisdicción sobre los recursos minerales, han merecido la aprobación de la Comisión de Derecho Internacional.[10]

Si se examina detenidamente la opinión doctrinaria de la época, veremos que la mayoría de autores proceden de las potencias marítimas y naturalmente sus posiciones, de corte conservador, frente a las reivindicaciones de países litorales en desarrollo, estaban encaminadas a defender los intereses de las potencias navieras

9 Lauterpacht, Sovereignty over Submarine Areas (1950), 27 B.Y.I.L. 376.Citado por Morris, Hugh G. *"The Continental Shelf-an International Dilemma."* Osgoode Hall Law Journal 1.1 (1958) 37-46. http://digitalcommons.osgoode.yorku.ca/ohlj/vol1/iss1/2

10 Mouton, M. W. The Continental Shelf. La Hague 1952.

y sus grandes flotas pesqueras. Tal sería el marco jurídico y doctrinario en el que, de alguna forma, los negociadores de la Convención sobre Zona Marítima de Santiago de 1952, entre ellos Jorge Fernández, delegado del Ecuador, desenvolverán sus labores para la conservación y defensa de los recursos naturales de los países situados en el Pacífico Sur.

La necesidad de un convenio internacional

De la crónica de prensa aparecida en el diario El Comercio de Lima, edición del 27 de mayo de 1952, sobre la disertación que ofreció el ilustre internacionalista peruano Andrés Aramburu Menchaca, en la Facultad de Derecho de la Universidad de San Marcos, sobre el nuevo concepto de Mar Territorial y los derechos del Estado para la explotación de sus riquezas, se cita su opinión en torno a las proclamas de los países latinoamericanos, su relación con el derecho internacional y acerca de la conveniencia de convocar a una Conferencia de los Países Americanos para acordar en un convenio internacional el dominio de los Estados sobre el zócalo continental, incluyendo sus aguas:

> "… las aguas territoriales habían quedado delimitadas siempre en virtud de actos unilaterales de los Estados y que tales actos unilaterales, cuando son coincidentes de la voluntad de una gran mayoría de naciones se convierten en una regla de Derecho Internacional, como pasa en este caso. Sin embargo –prosiguió- el problema puede encontrar solución por medio de convenios internacionales y sugirió que se convocase a una Conferencia Internacional de los países americanos del Pacífico, con el fin de que en ella quede confirmado el dominio de los Estados en toda la extensión del zócalo continental, incluyendo sus aguas; se regule la pesca con el fin de contrarrestar los peligros de la desaparición de la riqueza ictiológica; y se llegue a un acuerdo sobre derechos arancelarios de los productos de la pesca, a fin de que teniendo en cuenta la importancia de ciertos mercados no se establezcan monopolios a favor de los estados poderosos y con evidente perjuicio para los países pequeños, en cuyos dominios –dijo- se encuentran las principales pesquerías…"

La invitación a la Conferencia de Santiago

El gobierno de Chile, haciéndose eco de la preocupación regional que existía por la caza indiscriminada y depredación de cetáceos, así como por la pesca de varias especies que hacían flotas foráneas de aguas distantes en el Pacífico Sur, invitó en julio de 1952 a los Estados ribereños del Pacífico Sureste a una conferencia para debatir varios problemas vinculados a la caza y pesca en la región.

En torno a esta invitación, Jorge Fernández, Encargado de Negocios del Ecuador en Chile, escribe al Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador lo siguiente: [11]

11 Nota No. 4-1-164, de 16 de agosto de 1952. De la Embajada del Ecuador en Chile al Ministerio de Relaciones

"El Presidente de la República encargó al Ministerio de Relaciones Exteriores tramitar las invitaciones para celebrar una conferencia entre Ecuador, Chile y Perú, que formulará declaraciones tendientes a limitar la pesca indiscriminada que hacen las grandes potencias pesqueras en los mares del sur del Pacífico, consumiendo una inmensa riqueza sin beneficio directo ni indirecto para los tres países ribereños del Pacífico Sur.

Agrega el embajador Fernández que:

"El concepto del llamado 'zócalo' continental está basado en la profundidad del mar; pero las características topográficas de la costa del Pacífico, hace que tal criterio sea para nosotros inconveniente. La plataforma en el Pacífico sur no se extiende más allá de 25 millas, para precipitarse a profundidades inaccesibles. La corteza terrestre sigue en el mar la línea general de la Cordillera de los Andes; diferente es la topografía del Atlántico, donde la planicie submarina sigue la línea general de la planicie terrestre. Todo hace que los países del Pacífico Sur no pudieran defender su riqueza más allá de los exiguos límites interpuestos por la doctrina internacional, fundamentada en razón de las características geológicas distinta a las nuestras y, también, en base a las diferentes posibilidades económicas. Hoy ocurre que las grandes potencias pescan en los mares del Pacífico Sur, fuera del alcance de toda defensa para nosotros, extrayendo para su beneficio, agotando talvez, esta riqueza inmediata que pertenece a nuestros países, ya para fines de alimentación como industriales."[12]

Para ilustrar la situación descrita, Jorge Fernández anota que: "En el año 51, frente a las costas chilenas, una sola compañía norteamericana cazó una cantidad de ballenas, durante tres meses, igual a la que Chile podría hacerlo en cuatro años. Cosa semejante ocurre en el Ecuador y en el Perú. Nosotros no podemos reclamar derechos de pesca sino en márgenes de aguas territoriales cuyo límite no se extiende más de 20 millas de sus costas.

Refiriéndose a las disposiciones pesqueras vigentes en el Ecuador, advierte que: "Nuestra ley dispone 12 millas de zócalo continental. En la actualidad, jurídicamente, estamos incapacitados para reclamar otros derechos o beneficios, porque nuestra ley limita precisamente ese derecho". Pero agrega que, "la misma ley, dictada el 6 de noviembre de 1950 establece previsoramente en su artículo 4º , que: Si Convenios Internacionales o Tratados que versen sobre esta materia, como el Tratado de Asistencia Recíproca, resultare que las zonas que se determinan para la policía y protección marítimas son más amplias que las fijadas en esta Ley, prevalecerán las disposiciones de aquellos Tratados, las que se aplicarán como parte de este Decreto dentro de la extensión y amplitud que se dicten en estos Tratados".[13]

Exteriores, Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores.

12 Ibíd., Nota 4-1-164

13 Ibid

La Conferencia

Se inició en Santiago de Chile, el 11 de agosto de 1952. En esa fecha, se reunieron en sesión previa los delegados de los tres países, para tratar sobre el Reglamento de la Conferencia y otros asuntos de procedimiento e instalación.

En nota de prensa, publicada en el diario El Comercio, de Lima, edición del 16 de agosto de 1952, con respecto a la conferencia reunida en Santiago, se menciona que: "La Conferencia de Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur que se viene celebrando en Santiago ha orientado sus labores hacia la aprobación de un acta en virtud de la cual ha de ser proclamada la soberanía de Perú, Chile y Ecuador sobre la fauna, flora y recursos minerales existentes en sus respectivos mares jurisdiccionales."

Destaca el artículo del diario El Comercio, que "en el caso del Perú son tres elementos que sostienen sus derechos a ejercer sobre las 200 millas: 1º los principios del Derecho Internacional; 2º, el decreto de 1 de agosto de 1947; y, 3º La ley de petróleo en vigencia." Y que:

> "A estos tres elementos debe agregarse ahora el Acta de Proclamación de Soberanía que se está discutiendo en la Conferencia de Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, que, según nuestros informes, ha de ratificar la actitud asumida por estos países de extender a las 200 millas su soberanía, forma en la cual estas tres naciones sudamericanas habrán mostrado su decisión de defender sus aguas jurisdiccionales de la constante invasión de intereses extraños que, en modo descontrolado, pretenden, y lo han logrado en muchos casos, explotar riquezas existentes en las aguas y en el zócalo continental y que sólo pertenecen a los Estados ribereños, en este caso Perú, Chile y Ecuador".[14]

De los antecedentes de la Conferencia sobre la Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico se desprende que la misma tuvo como objetivo principal extender la soberanía y jurisdicción de los países sobre los recursos contenidos en su mar adyacente para su conservación y óptimo aprovechamiento, mediante la legalización o internacionalización de la Proclama del presidente de Chile, Gabriel González Videla, de 23 de junio de 1947 y del Decreto No. 781, del 1 de agosto de 1947 del presidente del Perú, José Luis Bustamante y Rivero, por las que los dos países extendieron su soberanía y jurisdicción sobre el mar adyacente hasta una distancia mínima de 200 millas marinas con miras a propender a la protección y conservación de los recursos marítimos.

La Declaración de Santiago

Luego de la inauguración formal de la Conferencia, el 11 de agosto de 1952, los delegados de los tres países, iniciaron la discusión del texto de la Declaración sobre Zona Marítima en el seno de la Comisión Jurídica que se había conformado para el efecto.

14 Diario El Comercio, edición del 16 de agosto de 1952. Lima. P. 1

Consta en el acta de la primera sesión de la Comisión Jurídica que se eligió, por unanimidad, presidente de la misma, al delegado del Perú, el destacado diplomático e internacionalista embajador Alberto Ulloa.[15] Acto seguido, de acuerdo con el acta, el delegado de Chile, don Luis David Cruz Ocampo, hizo una "relación completa de los antecedentes que servían de fundamento al proyecto presentado por la delegación chilena sobre declaración sobre zócalo continental y las aguas que lo cubren".

En el acta consta, el texto del proyecto original presentado por Chile, cuyo texto se transcribe:

"1.- Los Gobiernos tienen la obligación de asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y procurarles los medios para su normal desarrollo económico.

2.- En consecuencia, es su deber cuidar de la conservación y protección de los recursos naturales y reglamentar el aprovechamiento de ellos a fin de obtener las mejores ventajas para sus respectivos países.

3.- Por lo tanto, es también el deber de ellos impedir que una explotación de dichos bienes no sometida a su jurisdicción ponga en peligro la integridad y conservación de esas riquezas en perjuicio de los pueblos que por su posición geográfica encuentran en sus mares fuentes insustituibles de subsistencia y de recursos económicos que les son vitales. Por las consideraciones expuestas, los Gobiernos de Chile, Perú y Ecuador decididos a conservar y asegurar para sus pueblos respectivos las riquezas naturales de las zonas del mar que bañan sus costas formulan la siguiente declaración.

Artículo 1.- Los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman, como una regla general de su política internacional marítima la soberanía o jurisdicción exclusiva que a cada uno de ellos corresponde sobre el zócalo, plataforma continental, suelos y subsuelos submarinos, contiguos a las costas de sus respectivos países.

Artículo 2.- Como consecuencia necesaria del principio anteriormente enunciado proclaman también su soberanía o jurisdicción exclusiva sobre las aguas que cubren dicha plataforma, zócalo continental y suelos submarinos cualquiera que sea la profundidad a que éstos se encuentren.

Artículo 3.- La zona indicada comprende todas las aguas que quedan dentro del perímetro formado por las costas de cada país y una paralela matemática proyectada en el mar a 200 millas de distancia del territorio continental siguiendo la orla de las costas.

En caso de territorio insular, la zona de 200 millas marinas se aplicará en todo el contorno de la isla o grupo de islas.

15 Acta de la primera sesión de la Comisión Jurídica de la I Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas del Pacífico Sur, Santiago, 11 de agosto de 1952. Archivo de Tratados, Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador.

Si una isla o grupo de islas pertenecientes a uno de los países declarantes estuviera a menos de 200 millas marinas de la zona marítima general que corresponda a otro de ellos, según lo establecido en el primer inciso del este artículo, la zona marítima de dicha isla o grupo de islas quedará limitada, en la parte que corresponde, a la distancia que la separa de la zona marítima del otro estado o país.

Artículo 4.- Los Gobiernos declarantes se reservan la facultad de ampliar la extensión de la zona marítima perteneciente a su soberanía o jurisdicción, de acuerdo con las posibilidades técnicas de su aprovechamiento y de las necesidades de sus países respectivos.

Artículo 5.- Las declaraciones anteriores no significan desconocimiento de las necesarias limitaciones al ejercicio de la soberanía o jurisdicción impuestas por el derecho internacional a favor del paso inocente e inofensivo a través de las zonas señaladas para los barcos de todas las naciones.

Artículo 6.- Los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú declaran su propósito de suscribir acuerdos o convenciones para la aplicación de los principios indicados en esta declaración, en los cuales se establecerán normas generales destinadas a reglamentar y proteger la caza y pesca dentro de la zona marítima que les corresponde y a regular y coordinar la explotación y aprovechamiento de cualquier otro género de productos o riquezas naturales existentes dentro, bajo o sobre dichas aguas."[16]

Luego de la lectura del proyecto presentado por Chile, hay mención en el acta a que: "El Encargado de Negocios del Ecuador y delegado de su país, don Jorge Fernández S., observó la inconveniencia de incluir la palabra "zócalo" en la denominación de la Declaración, agregando que podría denominarse **"Proyecto de Declaración sobre Zona Marítima o Soberanía Marítima"**, para evitar cualquier eventual discusión que pudiera producirse, como consecuencia de definiciones preestablecidas o por derechos que otras naciones consideraren adquiridos a base de tales definiciones. (Énfasis añadido).

Se anota en el acta que, "el señor Ulloa manifestó que estaba de acuerdo con los puntos de vista expresados por el representante del Ecuador, y que creía más oportuno que el suelo del mar a cualquier profundidad que se encontrara, quedara comprendido dentro de la jurisdicción de los respectivos países, como consecuencia de su declaración de soberanía sobre las aguas que lo cubren y no consignar como se hace en el proyecto en primer término la soberanía sobre el zócalo o suelo y como consecuencia de lo anterior, proclamar soberanía sobre las aguas que lo cubren." Los delegados de Chile expresaron estar conformes con las observaciones de los señores delegados del Ecuador y Perú.

16 Ibidem.

Al respecto, el delegado del Ecuador, señor Jorge Fernández, en su Informe al Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador[17], anota que "Si se adopta el término 'zócalo', es evidente que los países que se consideren afectados o que reclamen que la declaración se opone a disposiciones internacionales, tienen base para una reclamación jurídica. Era conveniente el evitar la terminología aceptada internacionalmente, para situar la posición de los países del Pacífico Sur en otro aspecto jurídico; todo esto podría fácilmente obviarse con la denominación de 'zonas marinas'." Anota que, "así se aceptó y convino".

La delimitación de las zonas marítimas

En vista de que el párrafo tercero del artículo 3º del proyecto original, presentado por Chile, se prestaba a confusiones y errores de interpretación, Jorge Fernández, delegado del Ecuador a la Conferencia intervino en la Comisión Jurídica para que se delimiten las zonas marítimas de cada país, al igual que los espacios marítimos de las islas cuando se produjere una superposición de las proyecciones de las islas y del continente sobre las doscientas millas.

Al final del acta de la primera sesión de la Comisión Jurídica, se anota que:

> El señor Fernández observó a continuación que convendría dar más claridad al artículo 3º, a fin de evitar cualquier error en la interpretación de la zona de interferencia en el caso de islas y sugirió que la declaración se redactara sobre la base de que **la línea limítrofe de la zona jurisdiccional de cada país fuera el paralelo respectivo desde el punto en que la frontera de los países toca o llega al mar.**[18] (Énfasis añadido)

Y se menciona en el acta que "Todos los delegados estuvieron conformes con esta proposición" y que: "Después de un amplio debate, el señor Ulloa propuso que él y el señor Cruz Ocampo dieran una nueva redacción al proyecto de declaración sobre la base de las observaciones hechas, aprobándose este procedimiento".[19]

En este sentido, el artículo IV de la Declaración sobre Zona Marítima de Santiago fue redactado y aprobado en los siguientes términos:

> IV) En el caso de territorio insular, la zona de 200 millas marinas se aplicará en todo el contorno de la isla o grupo de islas. Si una isla o grupo de islas pertenecientes a uno de los países declarantes estuviere a menos de 200 millas marinas de la zona marítima general que corresponde a otro de ellos, la zona marítima de esta isla o grupo de islas quedará limitada por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los Estados respectivos.
>
> Sobre este punto, Jorge Fernández Salazar, en informe al Ministerio de Relaciones Exteriores anota: "En cuanto al Artículo 3º, estimé prudente el que

17 Ibíd. Nota 4-1-164.

18 Ibíd. Acta de la Primera Sesión de la Comisión Jurídica.

19 Ibíd.

> se dejara precisamente determinado el límite del área de soberanía en el mar; la zona marítima de una isla, tal como quedó aprobado por mi recomendación, se extiende solamente hasta el paralelo del punto terrestre donde se encuentra el límite territorial".[20]

La intervención de Jorge Fernández, con respecto al empleo del paralelo geográfico, como límite de las zonas jurisdiccionales marítimas de cada país, fue muy acertada y contó con la aceptación de los delegados de Chile y Perú, como consta en el acta de la primera sesión de la Comisión Jurídica. Esta intervención tuvo la virtud de delimitar claramente las diferentes zonas marítimas y además previno el surgimiento de posibles conflictos por la superposición de jurisdicciones marítimas, que se producirían como consecuencia de la proyección de las 200 millas alrededor del contorno de las islas. En el caso del Ecuador, que cuenta con varias islas en la vecindad con Perú, tales como la de Santa Clara o Isla del Muerto, Puná y la Isla de la Plata, el empleo del paralelo geográfico como límite marítimo entre las zonas jurisdiccionales previno conflictos de jurisdicción.

En artículo publicado en el diario El Comercio de Quito, de fecha 31 de agosto de 1954, Jorge Fernández menciona que:

> "El Acuerdo de la 'Zona Marítima' establece una soberanía de doscientas millas marinas, siguiendo la orla del continente y el contorno de las islas o grupos de islas de cada país. **El límite de esta soberanía sobre el mar se detiene en el paralelo que divide a los países limítrofes; es decir, que esta soberanía no se extiende sobre la zona marítima que sobrepasa la línea del paralelo.** (Énfasis añadido) La conferencia aceptó la sugestión ecuatoriana y así consta en el instrumento y en las actas…

El artículo recogió la ponencia ecuatoriana, estableciendo que la "**zona marítima de las islas o grupo de islas quedará limitada por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los estados respectivos".**[21] (Énfasis añadido)

Jorge Fernández, coautor de la declaración, en el referido artículo interpreta clara e inequívocamente la delimitación establecida por la Declaración de Santiago sobre las zonas marítimas de los tres países. Por una parte afirma que, según la Declaración de Santiago, el paralelo constituye el límite de las zonas marítimas jurisdiccionales o soberanas de los tres países cuando anota " **El límite de esta soberanía sobre el mar se detiene en el paralelo que divide a los países limítrofes; es decir, que esta soberanía no se extiende sobre la zona marítima que sobrepasa la línea del paralelo";** (Énfasis añadido) y, por otra parte, manifiesta que de acuerdo con la misma Declaración, el paralelo delimita la zona marítima de las islas, cuando su proyección sobre las doscientas millas interfiere o se superpone con la proyección continental, al expresar que: **"También nuestra delegación**

20 Ibíd. Nota 4-1-164.

21 Diario El Comercio de Quito, 31 de agosto de 1954.

previno la posibilidad de conflicto por extensión de soberanía en los puntos limítrofes. El artículo recogió la ponencia ecuatoriana, estableciendo que **"la zona marítima de las islas o grupo de islas quedará limitada por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los estados respectivos".**[22] (Énfasis añadido)

Para Ecuador siempre estuvo claro que el Artículo IV de la Declaración sobre Zona Marítima había establecido un límite marítimo entre las zonas jurisdiccionales del Ecuador y del Perú a través del paralelo de latitud que nace del punto en que la frontera terrestre de los dos países llega o toca el mar.

Sobre la delimitación marítima de zonas marítimas establecidas en la Declaración de Santiago, la Corte Internacional de Justicia en su fallo en el diferendo marítimo entre Perú y Chile nota que la Declaración de Santiago no hace referencia expresa a la delimitación de las fronteras marítimas de las zonas generadas por las costas continentales de los Estados Parte. Sin embargo observa que la Declaración contiene ciertos elementos que son relevantes al tema de la delimitación marítima, pero que habiendo examinado los párrafos relevantes de la Declaración, la Corte concluye que no éstos no van más allá de establecer un acuerdo entre las partes en lo que concierne a los límites entre ciertas zonas marítimas insulares y aquellas de las zonas generadas por las costas continentales que se sobreponen a las zonas insulares. En este sentido, la Corte concluyó que el párrafo IV de la Declaración de Santiago estableció un acuerdo de las Partes respecto de los límites de ciertas zonas marítimas insulares y aquellas zonas generadas por las costas continentales que comprenden dichas zonas marítimas insulares.[23] En otras palabras, que la Declaración de Santiago estableció un límite marítimo entre el Ecuador y el Perú a través del paralelo de latitud.

El texto de la Declaración de Santiago

Finalmente, el 18 de agosto de 1952, los delegados de Chile, Ecuador y Perú suscribieron la Declaración sobre Zona Marítima o Declaración de Santiago, cuyo texto, por su importancia para la evolución del derecho marítimo internacional, se transcribe:

1. Los Gobiernos tienen la obligación de asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y de procurarles los medios para su desarrollo económico.

2. En consecuencia, es su deber cuidar de la conservación y protección de sus recursos naturales y reglamentar el aprovechamiento de ellos a fin de obtener las mejores ventajas para sus respectivos países.

3. Por lo tanto, es también su deber impedir que una explotación de dichos bienes, fuera del alcance de su jurisdicción, ponga en peligro la existencia,

22 Ibíd. Diario El Comercio.

23 https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/137/137-20140127-JUD-01-00-EN.pdf. Párrafo 62.

integridad y conservación de esas riquezas en perjuicio de los pueblos que, por su posición geográfica, poseen en sus mares fuentes insustituibles de subsistencia y de recursos económicos que les son vitales.

Por las consideraciones expuestas, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú, decididos a conservar y asegurar para sus pueblos respectivos, las riquezas naturales de las zonas del mar que baña sus costas, formulan la siguiente Declaración:

1º. Los factores biológicos y geológicos que condicionan la existencia, conservación y desarrollo de la fauna y flora marítimas en las aguas que bañan las costas de los países declarantes, hacen que la antigua extensión del mar territorial y de la zona contigua sean insuficientes para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de esas riquezas, a que tienen derecho los países costeros.

2º. Como consecuencia de estos hechos, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas.

3º. La jurisdicción y soberanía exclusivas sobre la zona marítima indicada, incluye también la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el suelo y subsuelo que a ella corresponde.

4º. En el caso de territorio insular, la zona de 200 millas marinas se aplicará en todo el contorno de la isla o grupo de islas. Si una isla o grupo de islas pertenecientes a uno de los países declarantes estuviere a menos de 200 millas marinas de la zona marítima general que corresponde a otro de ellos, la zona marítima de esta isla o grupo de islas quedará limitada por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los Estados respectivos.

5º. La presente Declaración no significa desconocimiento de las necesarias limitaciones al ejercicio de la soberanía y jurisdicción establecidas por el Derecho Internacional, en favor del paso inocente e inofensivo, a través de la zona señalada, para las naves de todas las naciones.

6º. Los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú expresan su propósito de suscribir acuerdos o convenciones para la aplicación de los principios indicados en esta Declaración en los cuales se establecerán normas generales destinadas a reglamentar y proteger la caza y la pesca dentro de la zona marítima que les corresponde, y a regular y coordinar la explotación y aprovechamiento de cualquier otro género de productos o riquezas naturales existentes en dichas aguas y que sean de interés común.

Perfeccionamiento de la Declaración sobre Zona Marítima como tratado internacional

La Declaración sobre Zona Marítima o Declaración de Santiago, de 18 de agosto de 1952 se perfeccionó como tratado internacional mediante la ratificación por parte de los Congresos del Ecuador, del Perú y de Chile. El legislativo del Ecuador la aprobó el 6 de noviembre de 1954, ratificada por Decreto Ejecutivo No. 275, de 7 de febrero de 1955 y promulgada en el Registro Oficial No. 1029, de 24 de enero de 1956. Por su parte, el Congreso del Perú la aprobó mediante Resolución Legislativa No. 12305, de 6 de mayo de 1955, sancionada por el Ejecutivo el 10 de mayo de 1955 y publicada en el diario oficial El Peruano, el 12 de mayo de 1955. El Congreso chileno la aprobó el 2 de septiembre de 1954 y fue sancionada por el Ejecutivo el 23 de septiembre de 1954. La Declaración sobre Zona Marítima se registró en Naciones Unidas con número 14758, de 12 de mayo de 1976.

Para el Ecuador, no medió duda alguna con respecto a que la Declaración de Santiago se trataba de un tratado internacional de la mayor transcendencia y que lo comprometía. Una serie de documentos del Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador, que datan de la época, dan testimonio de que el Ecuador concebía a la Declaración de Santiago no como una mera proclama de política internacional sino como un tratado internacional de carácter vinculante.

El doctor Gonzalo Escudero, asesor jurídico del Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador, en memorando dirigido al gabinete del ministro de Relaciones Exteriores, de fecha 17 de septiembre de 1954, sobre la "Declaración sobre Zona Marítima", corrobora que el Ecuador siempre concibió a la Declaración de Santiago de 1952 como un tratado internacional al expresar:

> La Declaración de Santiago constituye un "acto de libérrima determinación de los tres Estados vecinos, extendiendo sus derechos de soberanía y de jurisdicción sobre el mar adyacente a las costas de su territorio continental e insular hasta una distancia mínima de doscientas millas marinas. Esta Declaración, como expresión de la voluntad coincidente de tres Estados americanos, ha venido a constituir el perfeccionamiento de ese proceso evolutivo en busca de una norma de derecho que sea la respuesta inequívoca a una necesidad común. Esa necesidad común lo es la de los pueblos de Chile, el Ecuador y el Perú que aspira a robustecer su economía mediante el caudal de las enormes riquezas singularmente ictiológicas en que abunda el Pacífico Sur…
>
> Agrega que "de esta manera, al concertar y suscribir su histórico acuerdo, Chile, el Ecuador y el Perú, mancomunados por la fuerza moral de su inquebrantable decisión, han incorporado a sus territorios respectivos aquellas superficies de su mar adyacente, inclusive su suelo y su subsuelo, en nombre de su soberanía política sobre una región de su geografía marítima que ningún Estado del mundo podría fundadamente impugnar invocando los controvertibles y controvertidos atributos del denominado 'mar internacional'…

Por su parte, Luis Antonio Peñaherrera, Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, en Nota No. 1181-DAO-T, de 21 de septiembre de 1954, con la que envío para aprobación del Congreso Nacional del Ecuador, los instrumentos suscritos en la Conferencia de Santiago y particularmente la Declaración sobre Zona Marítima, expresa:

> "La Declaración tripartita ha previsto que sus Gobiernos suscriptores concertarán los acuerdos o convenciones necesarias para la aplicación de los principios consagrados en su texto, **a fin de establecer las normas generales, destinadas a reglamentar y proteger la caza y la pesca dentro de la zona marítima que les corresponde, y a regular y coordinar la explotación y aprovechamiento de cualquier otro género de productos o riquezas naturales existentes en dichas aguas y que sean de interés común.** Este compromiso es apenas el obvio corolario del derecho de soberanía y de jurisdicción que los tres Gobiernos han proclamado sobre las aguas, el suelo y el subsuelo de sus respectivas zonas marítimas.
>
> …Por todas las graves consideraciones que anteceden y atenta la significación primordial de la Declaración sobre Zona Marítima y de los otros instrumentos contractuales, suscritos en la misma Conferencia, cuya copia certificada acompaño, todos los cuales corresponden a la figura jurídica de tratados, encarezco, por el alto intermedio de Vuestra Excelencia, al Honorable Congreso Nacional, se digne examinar con el don de sabiduría que le asiste y su cabal percepción de las necesidades nacionales, a fin de que, si lo considerare acertado, se sirva aprobarlos de conformidad con el numeral 15 del Artículo 53 de la Carta Política del Estado…"

Desde el punto de vista de la doctrina, el doctor Luis Valencia Rodríguez, exministro de Relaciones Exteriores del Ecuador y experto en temas marítimos, en su obra el "Ecuador y las 200 millas", manifiesta que "es errado sostener que la Declaración de Santiago no tiene el carácter jurídico de un tratado o convención. La Corte Permanente de Justicia Internacional declaró lo siguiente: 'Desde el punto de vista de la eficacia de las obligaciones internacionales, es sabido que es posible asumir tales obligaciones en forma de tratados, convenciones, declaraciones, acuerdos, protocolos o canjes de notas."[24] Luego invoca el Artículo 2 de la Convención del Derechos de los Tratados, al igual que Chile en su Contra memoria a la Corte Internacional de Justicia, que define lo que debe entenderse por tratado y cita la opinión de la Comisión de Derecho Internacional sobre el alcance del referido artículo:

> "… Muchísimos instrumentos aislados, de uso cuotidiano, tales como 'minutas aprobadas' o los 'memorandos de acuerdo', no pueden calificarse en rigor de instrumentos solemnes, pero son sin duda algunas acuerdos internacionales sujetos al derecho de los tratados… Además de las denominaciones de 'tratado',

24 Caso del Régimen aduanero austro-alemán.- Series A/B, No. 41, pág. 47.

> ‘convención’ y ‘protocolo’, no es raro encontrar las de ‘declaración’, “carta’, ‘pacto’, ‘convenio’, ‘acta’, ‘estatuto’, ‘acuerdo’, ‘concordato’, mientras que denominaciones tales como ‘declaración’, ‘acuerdo’, y ‘modus vivendi’ pueden darse tanto a los acuerdos en debida forma como a los acuerdos en forma simplificada.”

Finalmente, el doctor Luis Valencia, explica que en esencia lo que dice la “Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados” y lo que sostenía la Comisión de Derecho Internacional es que el nombre o denominación del instrumento no es lo fundamental. Porque sí así no sería, ciertos instrumentos básicos para la actual vida internacional no tendrían valor y los Estados podrían violarlos impunemente. La Carta de las Naciones Unidas no se llama tratado o convención y, sin embargo, es el máximo tratado público y solemne en que descansa la vida jurídica internacional. ¿Y qué decir de la Declaración Universal de los Derechos Humanos? Nadie duda que ella crea obligaciones y derechos y que no es sólo una simple aspiración de propósitos comunes.”

Opinión de la Corte sobre la Declaración de Santiago como tratado

La Corte Internacional de Justicia, en su fallo sobre el diferendo marítimo entre Perú y Chile, de 27 de enero de 2014, anota que, según Chile, la Declaración de Santiago de 1952 ha sido un tratado desde sus inicios y siempre fue la intención de sus signatarios considerarlo como un instrumento vinculante. Agrega que Chile además observa que la Serie de Tratados de las Naciones Unidas, indica que la Declaración de Santiago entró en vigor tras la su firma el 18 de agosto de 1952, sin que exista registro de alguna objeción por parte de Perú a dicha indicación.

De otro lado, la Corte observa que Perú considera que la Declaración de Santiago de 1952 no fue concebida como un tratado, sino como una proclamación de la política marítima internacional de los tres Estados. Añade que, Perú argumenta que era, entonces, de carácter “declarativo”, aunque acepta que posteriormente adquirió el estatus de tratado al ser ratificada por cada signatario (Chile en 1954, Ecuador y Perú en 1955) y registrada como tal en la Secretaría de las Naciones Unidas el 12 de mayo de 1976, de conformidad con el Artículo 102, párrafo 1, de la Carta de Naciones Unidas.

Por las consideraciones anteriores, la Corte en sentencia de 27 de enero de 2014 concluye que “no cabe duda de que la Declaración de Santiago de 1952 es un tratado internacional.”[25]

La naturaleza jurídica de la Declaración de Santiago

Como se afirmó anteriormente, el propósito fundamental de la Declaración de Santiago radicó en proclamar la soberanía sobre los recursos naturales hasta

25 https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/137/137-20140127-JUD-01-00-BI.pdf. Párrafos 46-47.

una distancia mínima de 200 millas marinas para su conservación y protección, de manera de asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y procurarles los medios para su desarrollo económico.

No fue la finalidad de la Declaración de Santiago proclamar un mar territorial de 200 millas como erróneamente algunos internacionalistas interpretaron en el Ecuador y en el Perú.

Varios documentos y la opinión de connotados juristas corroboran el propósito primario de la Declaración de Santiago de proclamar la soberanía sobre los recursos naturales para su conservación y protección.

En Ecuador, el pleno de la Función Legislativa, en sesión de los días sábado y domingo 6 y 7 de abril de 1954, aprobó la Declaración sobre Zona Marítima, acordada en la Conferencia de Santiago, de agosto de 1952, señalando en la correspondiente Acta, que "en la Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur celebrada en Santiago de Chile el 18 de agosto de 1952, los delegados de las Repúblicas de Chile, Ecuador y Perú aprobaron la Declaración sobre Zona Marítima y otros Instrumentos contractuales anexos, que tienen por objeto asegurar a los pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y procurarles los medios para su desarrollo económico, procurando la conservación de sus recursos naturales y la reglamentación de su aprovechamiento"

En aquella ocasión el Congreso Nacional, estableció claramente que el objetivo de la Declaración de Santiago es "asegurar a los pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y procurarles los medios para su desarrollo económico, procurando la conservación de sus recursos naturales y la reglamentación de su aprovechamiento".

El notable diplomático y periodista, Jorge Fernández, quien negoció por Ecuador la Declaración de Santiago, y al que se debe la denominación de "zona marítima" al interpretar la naturaleza de la Declaración expresa que "en razón de que el nuevo derecho que se creaba con tal disposición, en el futuro había de ser controvertido o discutido por otras potencias, para defender la tesis, era preciso utilizar una nomenclatura distinta, como distinta era la proclamación que se hacía."[26]

En Perú, para interpretar el alcance que ese país dio a la Declaración de Santiago, conviene examinar las instrucciones impartidas por el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, D. Manuel C. Gallagher, a su delegado a la Conferencia embajador Alberto Ulloa, en julio de 1952, para la firma de la Declaración de Santiago[27], en las que se deja en claro que para el Perú tal Declaración, más que una proclama de soberanía sobre una extensión de doscientas millas, constituye una reglamentación para la defensa de los recursos pesqueros, sin implicar pleno ejercicio de soberanía:

"Sabemos que la declaración de soberanía sobre una extensión de doscientas millas sobre el mar libre es objetada por las grandes potencias que no podrán usar los mismos argumentos para oponerse a una reglamentación y control que,

26 Ibíd. Artículo de Jorge Fernández, Diario "El Comercio", 31 de agosto de 1954.

27 ICJ. Memoria del Perú. Párrafo 3.30 p. 79.

sin implicar pleno ejercicio de soberanía, acordaran en común los tres Estados ribereños, a fin de defender la riqueza de su mar que siempre han utilizado y que, ahora, está expuesta a desaparecer por la pesca incontrolada o intensiva que se ha empezado a llevar a cabo recientemente por extranjeros cuyos nuevos métodos de pesca pueden llevar fácilmente a la merma de esos recursos naturales, con daño evidente para los Estados ribereños."

Enrique García Sayán, quien, como Canciller del Perú, refrendó la proclama del presidente Bustamante y Rivero de 1 de agosto de 1947, anota que:

> "La indefinición sobre la territorialidad se explica por el tiempo en que la proclamación fue hecha (1947). De esta suerte, los gobiernos del Perú, Chile y Ecuador, de acuerdo con sus objetivos, y conscientes de participar en la formulación de nuevas normas, se cuidaron de identificar los derechos proclamados (…) con la clásica institución del mar territorial, por cuanto esta noción era inadecuada y parecía inconveniente para expresar la naturaleza y expresión de una soberanía y jurisdicción exclusiva relativas a la protección y utilización de los recursos marinos hasta una distancia de 200 millas. De allí que la opinión prevaleciente fuera la de que lo que se había establecido era una institución 'sui generis'."[28]

F. García Amador, director de asuntos jurídicos de la Secretaría General de la Organización de Estados Americanos, en su trabajo "América Latina y el Derecho del Mar" manifiesta que:

> "la Zona Marítima de doscientas millas que proclamaron los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú en la Declaración de Santiago en *stricto sensu*, no es de mar territorial, sino que las reivindicaciones proclamadas configuran proyecciones de competencia especializada." En este sentido, agrega que "los propósitos y objetivos a que obedecen la reivindicación y que aparecen consignados, en forma muy explicita por cierto, en los considerandos de la Declaración, es evidente que, aun cuando se trata de una declaración de soberanía, no se contempla otra cosa que no sea 'la conservación, desarrollo y aprovechamiento' de los recursos naturales de la zona reivindicada. En otras palabras, lejos de proyectarse la totalidad de las competencias estatales que comprende el régimen jurídico del mar territorial, se proyectan, exclusivamente, la competencia o competencias necesarias para asegurar la realización de los propósitos y objetivos indicados. A mayor abundamiento, cabría referirse a las reiteradas interpretaciones que oportunamente han hecho representantes autorizados de los tres países, especialmente en órganos y conferencias de las Naciones Unidas, en las que se atribuye a la Declaración esa naturaleza y alcance."[29]

En abril de 1955, Chile, Ecuador y Perú, redactaron la respuesta a las notas de protesta a la Declaración de Santiago formuladas por varios países desarrollados y

28 Enrique García Sayán, Derecho del Mar, Las 200 millas y la posición peruana, Lima, 1985.

29 F. V. García Amador, América Latina y el Derecho del Mar, Organización de los Estados Americanos, Junio de 1971.

afirmaron que "en la Declaración sobre Zona Marítima, el Perú, Chile y Ecuador no sólo han resguardado el interés legítimo que pudieran tener otros Estados por la navegación y el comercio, sino que han contemplado el otorgamiento en dicha zona de permisos de pesca y caza a nacionales y empresas de otros países, siempre que se sometan a las reglamentaciones establecidas en salvaguardia de las especies, demostrando así que no tienen un afán excluyente de otros países en la utilización y aprovechamiento de una riqueza, sino solamente en su debida protección y conservación. No tiene, pues, la Zona Marítima establecida en la declaración de Santiago, los caracteres que parece atribuirle el gobierno de Estados Unidos y Gran Bretaña -que se referían a territorio-, sino por el contrario, de modo definido y preciso, **se inspira en la conservación y prudente utilización de los recursos naturales.**[30] (Énfasis añadido)

En forma previa a la celebración de la I Conferencia del Derecho del Mar que se reunió en Ginebra en 1958, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú mantuvieron una reunión de consulta en Quito, el 9 de febrero de 1958, con el objeto de concertar su actuación en la conferencia. En su informe final, los delegados destacaron que las "consultas se condujeron sobre la premisa de que la Declaración sobre Zona Marítima no constituye alteración en la determinación de la anchura de los respectivos mares territoriales de los Estado signatarios" y en términos de la posición común que debían mantener los tres países en la conferencia, entre otros puntos, acordaron:

a. "Mantener el principio de que cada Estado tiene competencia para fijar su mar territorial hasta límites razonables atendiendo a factores geográficos, geológicos y biológicos, así como a las necesidades económicas de su población y a su seguridad y defensa;

b. Buscar no sólo el reconocimiento internacional del derecho preferente y no condicionado del Estado ribereño de dictar unilateralmente medidas de conservación de una zona de mar adyacente a su mar territorial, sino también un derecho especial a los recursos de dicha zona, derecho en virtud del cual la explotación por nacionales de cualquier Estado podría realizarse sólo en las condiciones que establezca el Estado ribereño; y,

c. Que, si se obtuviere el debido reconocimiento del derecho especial del Estado ribereño a los recursos de la zona adyacente a su mar territorial y del consiguiente derecho de explotar, reglamentar y fiscalizar la pesca en dicha zona, no habría ya interés táctico en mantener abierta la discusión respecto a la anchura del mar territorial."[31]

30 Acta del Proceso para dar respuesta a las Notas de Protesta de EE.UU. y Gran Bretaña en torno a la Declaración sobre Zona Marítima, Lima, 12 de abril de 1955. Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador.

31 Informe conjunto que someten a sus respectivos Gobiernos los delegados de Chile, Ecuador y Perú, acreditados para las consultas realizadas en Quito con el objeto de uniformar su acción en la Conferencia sobre el Derecho del Mar, que se reunirá en Ginebra, a partir del 24 de febrero de 1958. Quito, 9 de febrero de 1958. Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador.

La Corte Internacional de Justicia, el más alto tribunal de la justicia internacional, en su fallo en torno a la delimitación marítima entre Perú y Chile, ha determinado inobjetablemente la naturaleza de la Declaración sobre Zona Marítima o de Santiago de 1952, al señalar lo siguiente:

> La Corte considerará el objeto y propósito de la Declaración de Santiago de 1952 y observa que el preámbulo se centra en la conservación y protección de los recursos naturales de las Partes para su desarrollo económico mediante la extensión de sus zonas marítimas. Agrega la Corte que, en principio, no necesita acudir a los medios suplementarios de interpretación, tales como los *'travaux préparatoires'* de la Declaración de Santiago de 1952, así como a las circunstancias de su conclusión, para determinar el significado de la Declaración.[32]

La Declaración de Santiago como piedra angular del nuevo derecho del Mar

En años recientes, una cantidad notable de autores han llegado a la conclusión de que la Declaración de Santiago estableció o introdujo una figura "sui generis" o una nueva figura en el derecho internacional del mar, el de la "zona" o "zona marítima", en la que los países ejercen derechos de soberanía y de jurisdicción exclusivas sobre los recursos contenidos en dicha zona, una figura muy similar a la de la "zona económica exclusiva" que se introdujo precisamente sobre la base de la Declaración de Santiago, en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

Es por ello, por lo que la Declaración de Santiago tiene la distinción extraordinaria de constituir el origen de una profunda evolución del derecho internacional del mar, que alcanzará su cumbre con la incorporación de la tesis de las 200 millas a la Convención del Derecho del Mar.

Contribuyó de forma decisiva a la incorporación de la zona económica exclusiva en la Convención sobre el Derecho del Mar, la acción del Grupo Territorialista presidido por el Ecuador durante la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el mismo que con sus posiciones en defensa de los intereses de los países ribereños en vías de desarrollo, fue decisivo para el asentimiento de la innovación más importante en el derecho del mar contemporáneo, la creación de la Zona Económica Exclusiva.

El Grupo Territorialista, al sostener una tesis radical durante las negociaciones de Convención, consiguió que, poco a poco, los derechos del Estado ribereño fuesen más precisos, claros y firmes. De este modo, el articulado de la Convención no entraña una simple preferencia o el reconocimiento de ciertas competencias a favor del Estado ribereño, como querían las grandes potencias y los Estados sin

32 CIJ, Sentencia, *Controversia Marítima Perú c. Chile, 2014*, p. 26-30, párrafos 57-70.

litoral o en situación geográfica desventajosa, sino una verdadera zona de soberanía y jurisdicción nacionales en cuanto a la exploración y explotación de todos los recursos naturales.[33]

Como evidencia del triunfo de la tesis de las 200 millas, que impulsaron los países del Pacífico Sur, los delegados de Colombia, Chile, Ecuador y Perú, el 28 de abril de 1982, poco antes de que concluyera la negociación de la Convención del Derecho del Mar, expidieron una declaración en la que destacaron que "el reconocimiento universal de los derechos de soberanía y jurisdicción del Estado costero dentro del límite de 200 millas consagrado en el proyecto de Convención constituye un logro fundamental de los países que integran la Comisión Permanente del Pacífico Sur, en concordancia con los objetivos básicos previstos en la Declaración de Santiago de 1952.[34]

Mas adelante, el 18 de agosto de 2002, con ocasión del quincuagésimo aniversario de la Declaración sobre Zona Marítima de 1952, los ministros de Relaciones Exteriores de Chile y Perú y los viceministros de Relaciones Exteriores de Ecuador y Colombia emitieron una Declaración, en Santiago de Chile, en la que destacaron la universalización y consagración del principio de las doscientas millas marinas en el nuevo derecho del mar, así como resaltaron la fructífera labor cumplida por la Comisión Permanente del Pacífico Sur, cuya presencia en los grandes foros internacionales ha tenido importancia en la evolución del derecho del mar y el establecimiento de una política oceánica global.

Los países suscriptores de la Declaración de Santiago de 1952, debieron librar una fuerte oposición a los postulados formulados en su Declaración. No obstante a través de su ardua y larga lucha en defensa de la conservación y protección de sus recursos naturales marinos sentaron las bases del nuevo Derecho del Mar.

33 Valencia Rodríguez, Luis. Primera Parte del Décimo Período de Sesiones de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Conferencia pronunciada en el Instituto de Altos Estudios Nacionales, Quito, 29 de mayo de 1981. Citado por Gonzalo Salvador Holguín en "La Adhesión del Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Imprenta del Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador. Enero 2011.

34 Documento Oficial de la Conferencia, 11º Período de Sesiones, Nueva York, 8 de marzo a 30 de abril de 1982.

Evolución histórica de la visión marítima del Ecuador

Capitán de Fragata Galo Ricardo Andrade Daza[1]

1 Ponencia de incorporación a la Academia Nacional de Historia Militar del Ecuador. gandradedaza@hotmail.com, ecuadormaritimo.blogspot.com

Introducción.

Cuando niño me enseñaron los límites de mi país. Recuerdo con claridad aquellos mapas en los cuales se observaba un espacio de color celeste al oeste del Ecuador, un espacio con un nombre: Océano Pacífico; comprendí en aquel entonces que se trataba de un límite natural del Ecuador.

Sin embargo, con el tiempo entendí que el Ecuador no tiene un límite en el Océano Pacífico, al contrario, tiene en el mar una oportunidad para su desarrollo, para el bienestar de su población y de las futuras generaciones; y el aprovechamiento de esa oportunidad dependerá del enfoque marítimo que tenga su geopolítica y para entender esta perspectiva es esencial conocer su historia.

Precisamente por ello, el propósito de esta ponencia es el de contribuir al conocimiento de la historia marítima y naval de nuestro Ecuador como parte de la construcción de ese Ecuador marítimo de ayer, hoy y siempre.

Este estudio plantea como objetivo general visualizar hitos en la evolución histórica de la visión marítima de nuestro país, muchos de los cuales tienen relación con nuestra Armada Ecuatoriana; teniendo como objetivos específicos el explicar la razón por la que el Ecuador se puede considerar como un país marítimo, definir hitos importantes en la historia marítima del país, evidenciar eventos decisivos en el camino seguido para la adhesión del Ecuador a la Convención de las Naciones Unidos sobre el Derecho del Mar, Convemar. Una ruta que aún depara para el Ecuador varios desafíos en los cuales la Armada del Ecuador como componente de Fuerzas Armadas tendrá siempre un papel protagónico.

Ecuador un país marítimo.

Para respaldar esta afirmación podría ser suficiente medir, calcular y comparar los kilómetros cuadrados de territorio terrestre con aquellos de nuestro espacio marítimo jurisdiccional, que de acuerdo con la Ley Orgánica de Navegación vigente incluyen: aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental; a más de las playas de mar, las áreas intermareales, así como también los lagos y ríos navegables. Esta es una realidad claramente entendible, dentro de ese espacio marítimo existe una gran cantidad de recursos, de usos, de aspectos que inclusive aún no han sido explorados y que en conjunto nos deben llevar a establecer con objetividad la importancia de ese mar para el Ecuador.

Es decir, avanzar de la “conciencia” definida en el diccionario de la lengua española, como conocimiento claro y reflexivo de la realidad, hacia una “cultura”, en este caso marítima, definida como el conjunto de conocimientos que permite el desarrollo del juicio crítico; avanzar de la conciencia hacia la cultura marítima.

Es necesario, por tanto, profundizar en la importancia geopolítica del mar para nuestro Estado, navegar por su historia, sumergirse en él y apreciar aquellos elementos que están en su interior, divisar el horizonte de usos, de oportunidades

que ofrece; con estos elementos establecer de dónde venimos, en donde estamos y hacia donde debemos navegar para alcanzar una visión marítima estatal.

En este sentido, es interesante y poco común la aproximación histórica realizada por el historiador danés-ecuatoriano Olaf Holm sobre la relación prehistórica de estas tierras con el mar, en un artículo de investigación histórica publicado en la primera revista del Instituto de Historia Marítima del Ecuador, en el año 1986.[1]

De acuerdo con Holm la cultura Las Vegas es la más antigua ocupación humana de la costa ecuatoriana; cultura pre cerámica situada en la península de Santa Elena. En su estudio plantea la pregunta ¿qué comió la gente de la cultura las Vegas? Probablemente tan importante como la respuesta es la pregunta planteada, pues en muchas ocasiones o al menos en una buena parte de nuestra historia, esta se ha construido exclusivamente desde lo épico. En aquella ocasión el historiador opta por uno de esos elementos básicos que todos quienes se precien de hacer historia deberían mantener presente, aquellos elementos culturales, costumbres, formas de vida, en definitiva, aquellos elementos que nacen de la interacción del ser humano con su entorno en un momento específico del tiempo, y que construyen la verdadera historia de los pueblos.

Es por esta razón que, en esta ponencia desarrollada con la intención de aportar a nuestra historia marítima, era necesario incluir este artículo publicado en el primer ejemplar de la revista del Instituto de Historia Marítima INHIMA de la Armada del Ecuador en diciembre de 1986, pues evidencia con claridad la adecuada visión de aquellos que en su momento iniciaron el estudio y análisis histórico del mar nuestro Ecuador Marítimo.

La respuesta a la pregunta antes indicada se basa en las excavaciones arqueológicas e investigaciones de campo realizadas por Karen Stothert, las cuales evidencian la presencia de distintas variedades de peces en la alimentación de dicha cultura, y aunque los estudios específicos realizados por Stothert no hacen mención al relacionamiento marítimo, otros investigadores como Canals Frau, Betty Meggers plantean de forma directa la posibilidad de relacionamiento entre culturas por vía marítima.

En este punto, considero importante destacar la visión de Holm: “Queremos detenernos un momento en la diferencia psicológica que existe entre el hombre de tierra adentro, que llega al mar; la playa es para él *finis terrae* y no el principio de algo nuevo. En cambio, el morador de la ribera de los ríos o del mar sabe que los ríos y las corrientes marítimas son caminos que caminan; la navegación mar adentro no le amedrenta, se orienta por los cardúmenes, por los vuelos de los pájaros, la dirección de las olas, los vientos, la corriente y el firmamento.”[2]

1 En este punto cabe resaltar el esfuerzo realizado por el historiador José Gabriel Vargas miembro de la Academia de Historia Militar por preservar de forma digital la colección de revistas de historia marítima de la Armada del Ecuador; el acceso a este material ha sido parte importante de la investigación realizada.

2 Holm, Olaf. (1986). Navegación precolombina. *Instituto de Historia Marítima, Revista No. 1,* p. 10

Esta debería ser la perspectiva de los ecuatorianos; somos moradores de la costa este del Pacífico, somos moradores de la ribera del mar, y cuando los militares y marinos ecuatorianos miremos hacia el mar, debemos entender que somos parte de este Ecuador marítimo, que tiene en el mar su presente y futuro. Comprender que en este espacio marítimo hay mucho más que líneas de comunicaciones marítimas.

Continuando con esta ruta histórica, se puede ubicar uno de los ingenios más emblemáticos en la historia marítima ecuatoriana, aquella balsa primitiva definida como esencial para el comercio prehispánico, la balsa manteño-huancavilca. Para Jenny Estrada, esta balsa evidencia aspectos técnicos que bien podría ubicarla como "nuestra primera embarcación de guerra naval".[3] Y más aún, su tonelaje, sus "guaras" (sistema de gobierno descrito por el expedicionario español Vital Alsar como un milagro náutico), son elementos que permiten mantener aquella esperanza manifestada por Estrada de reivindicar el papel de la historia marítima ecuatoriana en el mundo.

Situando este recorrido en el periodo de la colonia, se destacan actividades y hechos en general en el ámbito marítimo como las descritas por el Dr. Jorge Villacrés[4]: la primera travesía desde Guatemala hacia Bahía de Caráquez para iniciar la conquista del norte del Tahuantinsuyo efectuada por Pedro Alvarado en 1534, el descubrimiento del Archipiélago de Galápagos informado por el dominico Tomás de Berlanga en 1535, el trazado de la primera ruta interoceánica entre el Pacífico y Atlántico como resultado de la expedición de Orellana al Amazonas en 1538, el acecho pirata a Guayaquil en los años 1587, 1624, 1687 y 1709.

En este proceso histórico es importante mencionar la fundación de una ciudad que como lo estableció el historiador Juan Carlos Morales, nació con la mirada en el mar, pensando en dar salida comercial por el sector de Esmeraldas a los productos de la sierra norte de la Real Audiencia de Quito. La ciudad de Ibarra fundada en 1606 esperó más de tres siglos para conectarse por ferrocarril con San Lorenzo y aún espera un impulso para girar su rumbo en 180 grados y buscar en el Atlántico su futuro geopolítico, pero esa es otra historia.

Retornando al periodo de la colonia, es importante destacar la preponderancia que tuvo Guayaquil como astillero; para el cronista Antonio Vásquez de Espinoza este puerto fue importante tanto por la construcción de sus navíos como por su papel en el comercio marítimo de la época. La buena calidad de la madera de estas tierras y la adecuada provisión de materiales traídos de otros sectores como producto del intercambio comercial de la época permitieron la construcción de importantes navíos para la corona española en Guayaquil.

En el periodo de la independencia, según el libro de Historia Marítima del Perú, desarrollado por De la Puente en 1975, el mar fue un elemento importante;

3 Estrada, Jenny. (2012). Historia Marítima del Ecuador. Periodo prehispánico, Tomo II. INHIMA.

4 Villacrés J. (1986). El Estado Ecuatoriano en la Cuenca del Pacífico. Instituto de Historia Marítima, Revista No. 1, 14 – 27.

en términos de arte operacional, podríamos decir que su control se constituyó en un punto decisivo en la campaña de la independencia.[5]

El estudio de la independencia desde esta perspectiva, tal como ha sido expuesto desde la Academia de Guerra de la Armada del Ecuador por el vicealmirante Marco Salinas, es un indicativo de que estamos navegando hacia la comprensión real de la importancia del mar.

Pero sin lugar a dudas la Independencia de Guayaquil se constituye en un hito trascendente en la historia de lo que hoy es el Ecuador, no solo por los detalles y dimensión de lo acontecido sino por su influencia en el resto de los acontecimientos libertarios que se sucedieron hasta alcanzar la completa independencia de todo el territorio sudamericano. Según el historiador Melvin Hoyos, el 9 de octubre de 1820 se declaró la independencia de Guayaquil y la Junta de Gobierno creó la División Protectora de Quito.[6]

De igual forma se adquirió la Goleta Alcance la cual, de acuerdo al historiador de la Armada del Ecuador Mariano Sánchez, se consideraría nuestro primer buque de guerra. Así mismo, dos años después, luego de la batalla de Pichincha, se firmó el decreto de creación de la Escuela Náutica de Guayaquil el 9 de octubre de 1822.

En este punto cabe un llamado a la conciencia de cada una de las personas aquí presentes ¿Cuánto conocemos y cuánto se ha investigado realmente sobre este periodo histórico? ¿Por qué se crea la Escuela Náutica? ¿Cuánto conocemos de la Goleta Alcance? Preguntas que con seguridad evidencian que aún existen muchos aspectos de nuestra historia marítima que demandarán nuestra investigación. Al respecto, el Comando General de la Armada del Ecuador liderado por el contralmirante John Merlo León, se ha planteado concretar un plan de investigación histórico marítimo a largo plazo, que contribuya a la consolidación de la cultura marítima de este espacio de territorio que surgió en 1830 con el nombre de Ecuador.

Hitos en la construcción de la visión marítima del Ecuador

Resulta un tanto difícil determinar cuáles son los principales acontecimientos que han marcado la historia marítima de lo que hoy es nuestro Ecuador, un país que surgió en 1830 luego de su separación de la Gran Colombia; para que este análisis sea lo más objetivo posible, se tomó como referencia la información existente en la colección de revistas de historia marítima, un buen referente en lo relacionado a la historia marítima de nuestro país, toda vez que tiene una secuencia permanente de publicaciones semestrales desde el año 1986. A continuación, una descripción de estos hitos.

La misión diplomática a bordo de la Goleta Alcance, dispuesta el 13 de octubre de 1820 por la Junta de Gobierno de Guayaquil y colocada al mando de José de

5 De la Puente, J. (1975). Historia Marítima del Perú. Tomo V. La Independencia 1790 a 1826 (Vol. I). Lima, Perú: Editorial Ausonia.

6 Hoyos, Melvin. (2016). Nuestra Batalla del Pichincha. Instituto de Historia Marítima, Revista No. 59, pp. 61-68.

Villamil viajó luego de la independencia de Guayaquil con rumbo sur y ofreció a Lord Cochrane de Chile, "un puerto seguro, un gobierno aliado y el mejor Astillero del Pacífico."[7] Esta travesía de la Goleta Alcance al mando de José de Villamil no solo pone de manifiesto el rol diplomático de los navíos, sino que evidencia la importancia de la independencia de Guayaquil, la preponderancia del puerto como astillero y sobre todo la importancia geopolítica de este puerto en aquellos momentos de la historia.

El papel de este personaje de nuestra historia no termina en el periodo de la Gran Colombia pues en octubre de 1831 el general Villamil emprende desde Guayaquil la empresa colonizadora de las Islas Galápagos, islas que forman el archipiélago que años más tarde en 1837 recibiría el nombre de Archipiélago de Colón. Este hecho fue importante porque evidenció la visión de este país naciente, que tenía en el mar y en este archipiélago una oportunidad para ampliar su horizonte e influencia regional. Geopolítica con visión marítima en su máxima expresión.

Años más tarde, en 1841, gracias al impulso, visión y perseverancia de Vicente Rocafuerte, se botó en los astilleros de Guayaquil el primer barco a vapor de Sudamérica, el vapor Guayas.[8] Este hecho consolidó la imagen de los astilleros de Guayaquil, famosos en la época de la colonia y de la independencia, al mismo tiempo que puso de manifiesto la importancia de la navegación para el comercio nacional.

Tendrían que transcurrir 162 años, para reconocer la importancia de este hecho, en el 2003 el Congreso Nacional emitió una resolución con ajustes al diseño del Escudo del Ecuador, haciendo referencia a la presencia del vapor Guayas en nuestro símbolo patrio.

Un hecho poco conocido en la historia ecuatoriana ocurrió en los años 60 del siglo XIX; el general Víctor Proaño, realizó el trazado de una vía interoceánica desde Guayaquil pasando por Morona al Amazonas; este militar se encontraba confinado en el Oriente ecuatoriano por disposición del gobierno de García Moreno, pero a pesar de estar en esas condiciones, exploró la región amazónica y desarrolló dicho proyecto que uniría el Pacífico con el Atlántico. El coraje y decisión de este militar ecuatoriano permitió visualizar lo que habría sido para el Ecuador un aporte importantísimo en su desarrollo marítimo comercial.[9]

Un país marítimo como el Ecuador cuenta en el mar y su entorno con elementos esenciales para su desarrollo económico, esa debería ser la base de la concepción marítima de su geopolítica. En 1878, Pedro Carbo, geógrafo y político guayaquileño impulsó acciones para que la mayor cuenca hidrográfica de la costa occidental de América del Sur sea adecuadamente explotada. Este hecho que pone de manifiesto la visión marítima de este precursor de la explotación planificada de la cuenca del

7 Instituto de Historia Marítima, Revista No. 2, Junio de 1987.

8 Avilés Pino, Efrén. Enciclopedia del Ecuador. Vapor Guayas. https://www.enciclopediadelecuador.com/vapor-guayas/

9 Peñaherrera de Costales, Piedad. El general Víctor Proaño, explorador del territorio shuar. Editorial Abya-Yala, 1994.

Guayas al mismo tiempo deja latente una lastimosa realidad, la limitada capacidad que ha tenido el país para fortalecer su desarrollo marítimo. 144 años después de este hecho aún el Ecuador marítimo es un sueño en construcción.

En 1888 y 1890 se firman con México y el Imperio Austro Húngaro sendos tratados con una característica común, el establecimiento de 20 Km desde la línea más baja de marea como espacio de soberanía marítima[10]. Para aquel momento histórico los tratados internacionales consideraban únicamente tres millas marinas como espacio marítimo soberano, de esta forma el Ecuador es precursor de la extensión del mar territorial en el siglo XIX. Tal es así que los Estados Unidos de Norteamérica recién en 1945 modifica su legislación ampliando su mar territorial más allá de las 3 millas, situación emulada por otros países entre ellos el Ecuador que el 6 de marzo de 1950 transforma en ley el decreto legislativo por el cual oficialmente establece 12 millas de mar territorial.[11]

Tan solo dos años después, el 11 de agosto de 1952, en la ciudad de Santiago de Chile, el Ecuador, Perú y Chile proclamaron como norma de su política internacional marítima la soberanía y jurisdicción de sus Estados hasta las 200 millas marinas; un hito trascendental para el Ecuador y su visión marítima, que decantó en el decreto ejecutivo No. 1542 del año 1966 y la inclusión como mar territorial y de dominio nacional, en el Código Civil Ecuatoriano de 1970, a las 200 millas de mar adyacente al continente y alrededor del Archipiélago de Colón.[12]

Este recuento de hitos en la historia marítima del Ecuador nos lleva ineludiblemente al proceso de adhesión del país a la Convemar, instrumento jurídico de carácter internacional que surge en el seno de las Naciones Unidas luego de más de dos décadas de discusión que permitió unificar criterios relacionados a la jurisdicción marítima internacional, razón por la cual, con justa razón se lo ha denominado “La Constitución de los Mares”.

Proceso de adhesión a la Convemar

La adhesión del Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convemar, merece un capítulo aparte, porque siendo un proceso reciente a pesar de haber tenido un largo recorrido su difusión desde la perspectiva histórica ha sido limitada. Se conoce probablemente con claridad, que el Ecuador cuenta desde su adhesión con un mar territorial de 12 millas marinas, una zona económica exclusiva no mayor a 200 millas marinas, aguas interiores, plataforma continental, un espacio denominado “zona” que es patrimonio común de la humanidad y que se encuentra fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Sin embargo, el proceso recorrido para llegar a la adhesión en el año 2012 es menos conocido.

10 Villacrés, Jorge. El Estado Ecuatoriano en la cuenca del Pacífico. Revista de Historia Marítima No. 3, 1987

11 Stacey Moreno, Diego. La adhesión ecuatoriana a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En Revista Afese N. 53.

12 Registro Oficial No. 158 del 11 de noviembre de 1966

Tomando en consideración que la Convemar fue suscrita en 1982 y la Adhesión del Ecuador se realizó en el 2012, existen de por medio tres décadas de trabajo arduo y profesional para ver cristalizada esta aspiración nacional. Este trabajo planificado e impulsado en buena parte por la Armada del Ecuador en coordinación con Cancillería, podría tener como punto de partida, el 23 de septiembre de 1977, fecha en la que nace una nueva dependencia en la Armada del Ecuador, la Dirección General de Intereses Marítimos, que entre sus tareas tenía la de efectuar los estudios relacionados con la política nacional en asuntos de soberanía marítima.[13]

El esfuerzo de esta dependencia de la Armada que anteriormente se denominaba Dirección de Desarrollo Marítimo estuvo principalmente centrado en la conciencia marítima, esencial no solo para lograr la adhesión a la Convemar sino para la construcción de esta visión marítima nacional, sobre la cual trata esta investigación histórica.

El 19 de julio del 2002 se da un hecho interesante, la firma del Decreto Ejecutivo No. 2890 que creó la Comisión Nacional del Derecho del Mar, organismo adscrito a la Presidencia de la República. Su trabajo se centró de forma inicial en actuar sobre la desinformación existente sobre este tema, en especial en aspectos relacionados a la soberanía del espacio marítimo. Al respecto, es importante la resolución No. 006 del Tribunal Constitucional de fecha 2 de junio de 2003 que analiza la normativa de la Convemar estableciendo que este instrumento jurídico internacional no contraviene ninguna norma constitucional[14], lo cual se complementa con el punto de vista favorable para esta adhesión emitida por la Comisión de Asuntos Internacionales y de Defensa Nacional del Congreso el 13 de enero del 2004.

Sin embargo, a pesar de estos avances, tendrían que pasar seis años para continuar con este proceso. El 18 de febrero de 2010 el presidente de la República solicita al presidente de la Corte Constitucional emitir dictamen sobre la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Esta corte el del 1 de septiembre de 2011, mediante Dictamen No. 007-11-DTI-CC, determinó que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar requiere la aprobación previa por parte de la Asamblea Nacional.[15]

La Asamblea Nacional aprobó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, mediante la Resolución Legislativa Nº. 1, publicada en el Registro Oficial Suplemento 715, de 1 de junio de 2012; así mismo el Presidente del Ecuador Rafael Correa, mediante Decreto Ejecutivo No. 1238, publicado en el Registro Oficial 759, de 2 de agosto de 2012, ratificó la Convención.

Como dato importante para este recorrido histórico, se debe indicar que el Instrumento de Adhesión a la Convención de fecha 19 de septiembre de 2012 fue

13 Decreto Supremo No. 1857 de 23 de septiembre de 1977.

14 Velásquez, A. Convemar en el Ecuador: recursos marítimos, situación geopolítica y solución de conflictos, 2008.

15 Corte Constitucional. Portal de la corte, sentencia No. 007-11-DTI-CC del caso 023-10-TI. (https://portal.corteconstitucional.gob.ec/FichaRelatoria.aspx?numdocumento=007-11-DTI-CC)

depositado ante el Secretario General de Naciones Unidas junto a la Declaración que formuló el Ecuador y la adhesión del Ecuador a la Convención se registró en Naciones Unidas el 24 de septiembre de 2012, uniéndose de esta forma a una iniciativa internacional que a mayo del presente año tiene 168 países firmantes.

Para finalizar es pertinente indicar que la adhesión a la Convemar no es el final de este periplo, es una base importante que permitió avanzar hacia la promulgación de las Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras (PNOC) en el año 2014, y consolidar en el año 2020 otros objetivos importantes para la visión marítima nacional como la reestructuración del Comité Interinstitucional del Mar (CIM).

Otros hitos fundamental fueron la presentación conjunta con Costa Rica de la propuesta de extensión de sus plataformas continentales más allá de las 200 millas; y, la promulgación por parte del Ministerio de Defensa Nacional de la Política Antártica Nacional que actualmente se encuentra tramitándose para ser emitida vía decreto ejecutivo.

Y en el horizonte se divisan acciones futuras que serán esenciales para el Ecuador, tales como alcanzar una posición equilibrada entre el uso y la conservación del mar más allá de los espacios jurisdiccionales a través de los correspondientes acuerdos del proceso que las Naciones Unidas ha denominado BBNJ por sus siglas en inglés.

Por lo tanto, aún existe una ruta por recorrer, y la Armada del Ecuador continúa navegando, capeando temporales para alcanzar esa visión marítima nacional; esfuerzos como la propuesta de Estrategia Marítima Nacional presentada en el 2020 ante el Ministerio de Defensa Nacional para ser remitida al Comité Interinstitucional del Mar, que busca integrar a todos los actores vinculados a la gestión marítima nacional a través de acciones a corto, mediano y largo plazo, forman parte de esa lucha permanente por un Ecuador que entienda sus raíces, comprenda su historia y con visión a largo plazo encuentre en el mar un futuro de bienestar para sus ciudadanos.

Conclusión

El Ecuador es un país que por sus condiciones naturales ha estado ligado siempre al mar; el Ecuador es un país marítimo, no solo por su composición geográfica sino por la historia de sus hombres. En esta ponencia se han podido evidenciar ingenios como las “guaras” de la balsa huancavilca; hechos heroicos como los acontecidos a raíz de la gesta de octubre en Guayaquil; esfuerzos visionarios que permitieron logros como la construcción del primer vapor de Sudamérica o la propuesta de un trazado interoceánico en nuestra Amazonía, son parte de un conjunto de acciones que han forjado esa concepción marítima de nuestro país, que sentó la base para acontecimientos más recientes como la adhesión del Ecuador a la Convemar, un hito en la evolución de la visión marítima nacional, la misma que aún está en construcción y para consolidarla se requiere una comprensión clara

de su historia. Fuerzas Armadas y la Armada del Ecuador han contribuido en este fortalecimiento de la cultura marítima y continuarán haciéndolo pues es parte de su compromiso institucional.

Las acciones, actividades, y todos los hitos de la historia marítima de nuestro país, que han sido recopilados y descritos en el estudio se constituyen en la base de la realidad actual del Ecuador, una realidad que se consolidará con acciones tales como, la extensión de la plataforma continental, la formulación de la Estrategia Marítima Nacional, la promulgación a nivel ejecutivo de la Política Antártica Nacional, que en definitiva buscan asegurar un futuro mejor para nuestro Ecuador y su gente.

Anexos

Los marinos Game en el Ecuador

General Juan Francisco Donoso Game

Mathew Game Palmer

La familia Game en Ecuador proviene de Mathew Game Palmer, marino de ascendencia inglesa que vino para luchar por la independencia de España y luego fue cónsul de Estados Unidos de Norteamérica en Guayaquil. Marino desde alférez hasta teniente de navío; sus descendientes conservan la tradición marinera, oficiales de marina de guerra y en la marina de trasporte fluvial, muchos más.

Mathew Game Palmer de padres ingleses, nace en 1805 en la pequeña población de Filadelfia, estado de Tennessee, Estados Unidos de Norteamérica. De él se conserva en San Francisco (California) un hermoso retrato al carboncillo ejecutado por Ernest Charton en 1850.[1] El original fue llevado por su hijo Mathew, quien casó allí, y hoy pertenece a sus descendientes. Aparece sentado delante del gran libro de registros, a un lado del pasamano que conducía a su oficina. De 45 años, su rostro alegre, la frente alta, despejada, ojos celestes, cabello rubio y rizado en bucles a la moda romántica; usa levita, corbatín oscuro de lazo y mantiene un bastón de cañita en las manos, más por moda que por necesidad. De por sí optimista, gozaba de un incansable buen humor.

Su hoja de vida en familia cuenta que de 17 años se embarca de guardiamarina en la Armada Patriota de su tío, el comodoro John Daniel Danells, contratado

1 Pérez Pimentel, Rodolfo. Diccionario Biográfico Ecuatoriano. Universidad de Guayaquil, 1987.

por Venezuela a órdenes de Simón Bolívar con destino al Caribe, participando en el combate naval de Puerto Cabello.[2]

Muy joven se lució en la fragata española *Ceres* y fue el primer marino americano en llevar en 1822 la bandera tricolor de Colombia en el Mediterráneo. Pronto Mathew Game es ascendido a alférez de fragata a las órdenes del comandante Beluche, en el bloqueo militar de las costas de Cuba, donde apresaron a la corbeta de guerra Ceres, que desmantelaron y entregaron como botín al gobierno colombiano.[3]

Después convoya en la Urica a numerosos batallones independentistas enviados a la guerra en el Perú. En 1825 navega frente a las islas Española y Puerto Rico, hostilizando al enemigo, y con el almirante Luis Brión enarbola el glorioso pabellón de Colombia en viajes a España y África.

En 1927 pide licencia y llega a Guayaquil como segundo oficial de las naves Gracia del Guayas y Diligencia para el control del comercio ilícito.[4] En 1829 luchó en la campaña de Puerto Cabello y estuvo por segunda ocasión en Guayaquil de segundo oficial de la corbeta de guerra Colombia, época en que ya es teniente de fragata. En la República **ayudó al comandante P**edro Mena a patrullar el golfo.

Habiendo obtenido sus Letras de Retiro en 1832 como capitán de corbeta, sale de la marina y entra como máster o administrador civil de la fragat*a "Adela*", propiedad de Juan Manuel Luzágarra que realiza viajes a Europa con cargas de cacao. Al formarse la Casa Luzágarra en 1835, es nombrado uno de sus gerentes para luego ser gerente general.[5]

En 1840 se casa con Carmen Soler y del Poso, española natural de Cartagena de Indias. Mathew Game vivía en la calle del Comercio (actual Pichincha). Su hijo en Carmen Soler y del Poso, es Francisco Game Soler radicado en la provincia de El Oro; casado con Belén Valarezo Gálvez. De ese matrimonio procede Juan Francisco Game Valarezo, ministro de Hacienda de Eloy Alfaro y de Plaza Gutiérrez y progenitor de los Game de Quito.[6]

Su hermano radicado en Guayaquil Eduardo Game Valarezo, tras la Revolución Juliana y con el presidente Isidro Ayora, es gerente del Banco del Ecuador.

En 1840 hace sociedad con Horacio Cox con una fábrica de maderas finas y proyectan el primer astillero naval. Los coterráneos y amigos entrañables los sábados se reunían con otros norteamericanos en una pequeña capilla situada en la parte posterior de su domicilio, a leer la Biblia en el mayor silencio y recogimiento posibles, entre ellos el almirante Juan Illigworth. Allí se dan los primeros servicios protestantes que conoce Guayaquil.

2 https://www.todoababor.es/historia/combate-de-puerto-cabello-o-isla-larga-mayo-de-1823/

3 Diaz Ugueto, Manuel. La captura de la corbeta de guerra Ceres frente a la Habana en 1824. En Revista de la Armada N. 29, Caracas 1993.

4 Sánchez, Mariano. Evolución histórica de la Escuadra Naval ecuatoriana. En Revista Inhima, N. 69, 2022

5 Cabezas y Cabezas, César. Historia de un almirante olvidado. Inhima, 1995.

6 https://gw.geneanet.org/ferneche?lang=es&n=game&p=juan+francisco

En 1841, estando de capitán del navío Adela, establece -con su socio Horace Cox- el primer aserrío que tiene Guayaquil movido a vapor. Luego montan y con gran fama, el denominado "Primer Astillero Naval de la Cuenca del Pacifico". La madera con que se trabaja en la fábrica del astillero era traída de la cuenca del Guayas y famosa por sus propiedades de belleza, grosor y endurecimiento.

Game Palmer es encargado del consulado de Estados Unidos, hasta que es designado cónsul del mismo en 1845, pero el nombramiento llega fechado 5 de enero de 1849 asumiendo el cargo en agosto, hasta su renuncia en diciembre de 1857, cumpliendo esa función por más de once años.

Propietario de la hacienda Punta Española en Puná; casa en matrimonio con Carmen Soler y del Pozo, nacida en Cartagena de Indias, hermana del capitán Andrés Soler y del Pozo, quien en el segundo combate de Huachi en la jornada del 29 de agosto de 1821 rinde su vida a la cabeza del batallón Santander como primer jefe e identificado como prócer de la independencia. La familia se siente orgullosa de ese parentesco.

En 1842, Mathew Game tras su viudez se casa con la venezolana Francisca Jiménez Baturrone en Cádiz, España. Hijos con Francisca: Eduardo, tras un incendio náutico muere horrorosamente, sin descendencia. Carlos, fallece de niño. Elena que viaja a Inglaterra; no se conoce nada de ella. Matheu Francisco viaja para radicarse en San Francisco, California (En su descendencia tuvo una hija Harriet Game, abuela de Cynthia Lyman, que ha venido a Quito y a las Islas Galápagos); Juan Antonio, único en Ecuador, casado con Gertrudis Bustamante se convierte en la rama más importante en este árbol genealógico de Mateo Game Palmer. De ellos -hijos varones y una mujer- los nietos son Game Castro, Game Peña, Game Ramos y los Rites Game. De estas ramas son la estirpe de marinos, unos miembros de la Armada Nacional y otros ciudadanos de mar en diferentes épocas y diferentes naves comerciales.[7]

Mathew Game Palmer tras abrir una oficina de negocios y trámites, ejerce entre 1843 y 1848 como agente consular de Estados Unidos; primero como cónsul encargado y de principal desde el 1848 hasta diciembre del 1857. Su renuncia -por delicadeza y honorabilidad- ya que va a dedicarse a formar una flotilla de embarcaciones fluviales destinadas al tráfico comercial en las aguas del golfo y el Pacifico, que llamó la "Flota de Navegación del Guayas".[8]

El 4 de julio de 1851 Mathew Game da una recepción en su casa por el día de la independencia de su país, cuando de repente se escucha el ruido de varios cañonazos que vienen de la ría. La reunión se termina inmediatamente y con los consabidos sustos. Es la una de la tarde. El cónsul y numerosos invitados salen presurosos hacia el malecón y se suman a la defensa de la ciudad desde el sitio que hoy ocupa la avenida Olmedo. Se trata de la flotilla de navíos que preparaba

7 Donoso Game, Juan Francisco. Los Game en Ecuador. Genealogía

8 Molina Jurado, Marco. Mateo Palmer Game, prócer de la independencia. http://mateogame.blogspot.com/

la **invasión armada** por los mercenarios contratados por el general Juan José Flores en el Perú. De presidente constitucional está don Diego Noboa. Tras varias horas de refriega fueron rechazados con numerosas bajas. Al día siguiente, Mateo Game y los generales Francisco Robles, José Marcos y José María Urbina, entre otros, persiguieron a los piratas hasta Tumbes.[9]

El 17 de julio de 1851 se produce el levantamiento de los cuarteles de la ciudad de Guayaquil para desconocer el gobierno de Diego Noboa, y proclaman jefe supremo al general José María Urbina. El presidente Noboa es aprendido en el río, poco antes de llegar a Guayaquil, embarcado en el bergantín Olmedo y enviado al ostracismo. Los Game, más por amistad que por política, están con el general Urbina y ponen sus naves a orden del nuevo gobierno.

El 1 de abril de 1843 se restablece en Guayaquil la Escuela de Náutica, la que se había desorganizado y casi desaparece. En la ceremonia están invitados algunos personajes, entre ellos el general y almirante Juan IIlingworth y el cónsul de EEUU Mathew Game Palmer.[10] Pocos meses después -4 de agosto- en Daule, provincia del Guayas, fallece Juan IIlingworth, militar inglés que tanto dio por la libertad americana. Mathew, está para despedir a su amigo acompañado por sus hijos. Sus restos reposan en el Cementerio de Guayaquil. Los hijos y los nietos, siempre conversaron de esa amistad entre las familias.

En 1856 Mathew Game, con el permiso correspondiente, establece en la parte baja del cerro (hoy calle Julián Coronel) el "cementerio de los extranjeros" -especialmente de evangélicos- al lado del cementerio católico.

En1859 asume el poder el Dr. Gabriel García Moreno en su primera presidencia. Líder, inteligente, fanático, fogoso, productivo, temperamental.

El 25 de junio de 1865 se produce un levantamiento armado de los liberales con el general Urbina a la cabeza -después de algunos años de haber sido presidente- y siendo García Moreno mandatario por segunda ocasión. Se sublevan en Santa Rosa, Provincia de El Oro, y el capitán Francisco Modesto Game Soler -hijo mayor de Mathew Game- pliega a los revolucionarios liberales a favor del general José Marie Urbina y el día 26 el mismo mes, el general invade el golfo de Guayaquil en el Bernardino o Payteño a cargo del capitán Francisco Game y Soler. A la vez para la ofensiva Mathew Game entrega el buque Bolívar y el Washington al comandante Juan Marcos. Insurgentes totalmente contrarios al gobierno constituido. El Dr. García Moreno en persona alcanza a los urbinistas el día 26 de junio en Jambelí les ataca y los dispersa, produciéndose una verdadera carnicería. Tras ello comienza el fusilamiento de los prisioneros que se rindieron en el vapor Guayas. Entre las 27 víctimas está el comandante Juan Marcos que es pasado por las armas.[11]

Luego el mandatario se embarca en el buque Talca y sorprende al Bernardino y al Guayas en Jambelí, para luego perseguir al Washington nave que está cam-

9 Trabuco, Federico. Síntesis histórica de la República del Ecuador. Quito, 1968

10 Vargas Molina, José Gabriel (compilador). Historia resumida de la Armada del Ecuador. Inhima, 2014.

11 Trabuco, Federico. Obra citada.

biando aguas y tomando víveres en la orilla y no había intervenido en el combate; sin embargo, estuvieron Urbina y Robles que se escapan. Al barco le hunden -como a los otros también- y toman como trofeo de guerra sin importar que tenía la bandera norteamericana; tema que traerá problemas posteriores. (La Corte de Justicia décadas después devuelven a Game 40.000 pesos, por el barco destruido, dinero que ya no fue de él, pues testó el 8 de febrero de 1888).

En 1865 tras la fracasada invasión armada del general José María Urbina a Guayaquil, Mathew Game junto con su hijo el capitán Francisco Game Soler sufre persecuciones políticas de Gabriel García Moreno, Mathew tan solo por su nacionalidad norteamericana salvó la vida frente al durísimo enemigo; sin embargo, tuvo que refugiarse en la hacienda Punta Española, en la isla Puná, frente a las costas de Posorja.

Estos reveses de fortuna, vuelven muy delicada y traumática la posición personal y anímica de Game y su hijo Francisco que vive oculto en Santa Rosa de la provincia de El Oro. García Moreno en carta de 1865 dirigida a Antonio Flores Jijón, dice: “El traidor Game entregó a Urbina el vapor Guayas y el Washington de vela de la que comprendía la flota invasora”. Lo de traidor fue una de las tantas frases, expresiones y decires del déspota y tirano presidente, porque siendo Game demócrata, libérrimo y protestante, jamás podría estar de acuerdo con la personalidad teocrática y personalista de García Moreno.

Los últimos años, Mathew Game los pasa en su casa en Guayaquil con poco ambiente social, visitado por sus familiares y uno que otro amigo religioso.

La terrible muerte de su hijo Eduardo Game Jiménez a causa de la explosión de la caldera de uno de sus barcos le entristeció muchísimo La narración del hecho no se le quita de la mente y del lamento. Su hijo, el capitán del barco incendiado, sacado del agua horriblemente quemado había sido llevado a la orilla. Su cuerpo dolorido, cubierto únicamente de manteca de cacao, agoniza en la playa en medio de atroces sufrimientos sin encontrar calma a sus ardores. Dos días después fallece. Mathew sabedor de esta terrible tragedia de su hijo al que tanto quiso, ordena se construya un camposanto para él y luego que éste sea cementerio particular para los Game, como así se lo hace.

Mathew de vida disciplinada, acostumbraba a tomar el té a las cinco de la tarde y dedicaba enteramente los sábados a leer la biblia. En su casa en Guayaquil, enfermo, sin curación a su avanzada diabetes, a sus 83 años, auxiliado por sus empleados y sintiéndose mal, escribe su testamento el 8 de febrero de 1888; entregando el día siguiente al escribano público Santiago Vallejo. Menciona como sus bienes: su hacienda en la isla Puná, isla San Ignacio en el estero, una casa en Guayaquil en el malecón y Mejía y su casa principal entre Luque y Aguirre, numerosas acciones en bancos del Ecuador y de una mina de oro en los Estados Unidos, cédulas y alhajas.

Fallece el 20 de febrero de 1888, pidiendo que su cadáver sea llevado junto al de su hijo en el cementerio de la isla Puná. En la capilla construida por él -donde se

dieron los primeros servicios religiosos protestantes en Guayaquil-, se vela su cuerpo con sus familiares y gran concurrencia. El diario La Nación dice: "Como marino y soldado de la gran guerra fue leal, pundonoroso y valiente; como comerciante activo y honrado en todo sentido; como padre de familia amoroso y solicito con sus hijos; como amigo noble y sincero; como hombre altamente humanitario y filántropo".[12]

El Dr. Marcos Molina Jurado dice: "Los discursos podrán ser quemados y la historia falsificada. Se puede tratar de borrar toda huella que alguien dejó y de hecho es posible, pero algo que jamás se podrá, es matar un ¡buen ejemplo**!**[13]

Para su entierro viene su nieto Juan Francisco Game Valarezo desde Quito donde estaba de congresista -luego pasaría a ser de ministro de Eloy Alfaro- pues él quería que el promotor del cementerio familiar y el segundo en ser enterrado allí, sea su abuelo con todos los honores acompañado con la gran familia en naves, como lo sigue haciendo hasta ahora.

En el consulado de Estados Unidos en Guayaquil existe su fotografía y el reconocimiento que fue el primer cónsul de ese país para América Latina.

La saga continúa

Bisnieto de Mathew Game es el héroe nacional Abraham Game Bustamante, de gran reconocimiento en la familia.

Abraham Game Bustamante nace en Guayaquil el 9 de junio de 1896 en la casa paterna de las calles San Martín y La Ría del barrio del Astillero. Hijo menor del matrimonio de Juan Antonio Game Jiménez y de Gertrudis Bustamante y Portocarrero. Ingeniero y capitán de fragata, sus restos reposan junto al grupo de tumbas del cementerio particular de la familia en la hacienda Punta Española en la Isla Puná; su lápida de mármol registra su nombre y un *Deeply sorry* (Muy lamentado).

Abraham siguiendo una tradición familiar impuesta por su abuelo Mathew Game Palmer, ingresa de 18 años a la Marina de Guerra ecuatoriana como tripulante y luego como alférez es destacado a las Islas Galápagos al servicio de resguardo cuando "se prohíbe acceso y entrada al Archipiélago de Colón a toda nave de nacionalidad extranjera".

Dado el pase al Oriente, donde permanece algún tiempo, hace familia. Tiene dos hijos en Ana Ramos Salgado: Lidia Amazonia y de Roger Game Ramos, solteros.

Del Oriente a Guayaquil como jefe de máquinas en el cañonero Calderón en 1941, con traslados desde el puerto de Guayaquil a la Provincia de El Oro.

El combate de Jambelí (conocido como "Batalla Naval de Jambelí" en la historiografía ecuatoriana), es un enfrentamiento ocurrido el 25 de julio de 1941 entre el cañonero ecuatoriano Abdón Calderón y el destructor peruano Almirante Villar, durante la guerra peruano ecuatoriana.

12 Diario La Nación. Guayaquil, 21 de febrero de 1888.

13 Molina Jurado, Marco. Obra citada.

El 24 de julio de 1941, el cañonero ecuatoriano Calderón zarpa desde Guayaquil con la misión de escoltar las motonaves Olmedo, la Pinta y la Deisy Edith hasta Puerto Bolívar, con provisiones de personal y suministros.

El convoy arriba al puerto hacia las 8:30 del 25 de julio e inicia el desembarco de material y personal, siendo interrumpidos por un ataque de un avión peruano que incursiona para ametrallar el muelle, sin mayores consecuencias.

El cañonero ecuatoriano sale del puerto en prevención de un nuevo por el ataque de la aviación peruana y para hacer pruebas de armamento en dotación; el buque abandona el puerto entre las 10:25 y las 10:30 horas del 25 de julio.

El mismo día 25, el destructor peruano Almirante Villar zarpa desde Zorritos con la misión de ingresar en aguas ecuatorianas y efectuar tareas de patrullaje y reconocimiento en la zona. Alrededor de las 11 horas avista al Calderón en las inmediaciones del canal de Jambelí, dando inicio al encuentro.

Avisada la presencia del destructor peruano, el comandante Rafael Morán Valverde, jefe del Calderón, lo pone alerta y da órdenes previas. El enfrentamiento ocurrió el 25 de julio de 1941,[14] cuando el destructor peruano Almirante Villar, navegando en inmediaciones del canal de Jambelí a las 11:03 horas avistó un buque por la proa, debido a la refracción de la luz sobre la superficie del agua, no pudo apreciar bien a la embarcación, por lo cual aumenta la velocidad y al acercarse a 6 000 metros, logró identificar que se trataba de un buque ecuatoriano que salía de la boca del canal de Jambelí. A continuación, el Calderón con su pabellón al pico, gira 180° con el objetivo de buscar protección dentro de los canales.

El comandante Rafael Morán Valverde frente a la presencia enemiga -al mismo tiempo que ordena zafarrancho de combate- maniobra tras un bajo de arena que existe en el sector y cercano a los manglares de la costa, tratando de alcanzar puerto. Abraham Game Bustamante, bajo cubierta dirigiendo los trabajos de las máquinas, oyó el primer disparo enemigo que felizmente no alcanzó al Calderón, aunque cayó muy cerca, a escasos veinte metros. Tras aquello se puso más atento con sus hombres de lo que pasaba en cubierta, especialmente del puesto de mando de Morán Valverde y sus órdenes.

Pronto el Calderón contesta con un disparo del cañón de proa que queda inutilizado por fallas mecánicas, sin embargo, con ametralladoras antiaéreas amarradas barre la cubierta enemiga. Luego el cañón de popa haciendo cuatro disparos salvó la situación. La nave peruana jamás esperó una respuesta de esta índole y magnitud. El primer disparo del Calderón en la torrecilla de popa enemiga destruye un cañón del Almirante Villar, derrumba parte de un mástil, desmonta un cañón antiaéreo y mata a dos hombres -lo cual se sabe después-. Otro disparo penetra en el cuarto de máquinas y las inutiliza, por lo que el Almirante Villar pierde velocidad. Uno más entra en el departamento de torpedos, pero no explota. El cuarto disparo no da en el blanco.

14 Vargas Molina, José Gabriel (compilador). Obra citada.

Mientras tanto ambos buques siguen paralelos a escasos ochocientos metros de distancia en mitad del golfo. El Almirante Villar tiene destruida su torre de lanzar torpedos por eso no podía utilizar sus numerosos torpedos, que seguramente hubieran hundido al Calderón. En tales circunstancias el buque peruano se detiene y el ecuatoriano aprovecha para enfilar hacia el muelle de Puerto Bolívar donde la ciudadanía presenciaba el combate con emoción patriótica.

Minutos después el buque peruano Bolognesi remolca al estancado Almirante Villar y acompañado por el Teniente Rodríguez y el crucero Almirante Grau hasta la rada del Callao.

Los oficiales del Calderón fueron felicitados y la tropa sacada en hombros y paseadas por el malecón de Puerto Bolívar. Esa tarde fue de fiesta y no faltaron los brindis por la victoria obtenida, así como por la milagrosa salvación del puerto de un seguro bombardeo y hasta de un desembarco enemigo.

A las doce de la noche Morán Valverde conjuntamente con Game Bustamante, fijaron de regreso a Guayaquil convoyando a los tres buques civiles. A su arribo al puerto principal el Calderón fue reparado y tras la invasión del 41 volvió a navegar a las islas Galápagos llevando alimentos y mercaderías, más en uno de esos viajes sus máquinas se dañaron y tuvo que ser remolcado desde las islas de Cocos frente a Costa Rica y ya no volvió a navegar. Sus antiguas máquinas fabricadas en Inglaterra en 1883 ya no respondían. Ahora -no podía ser de otra manera- se encuentra en el Parque de la Marina de la calle Eloy Alfaro en Guayaquil en permanente exhibición.

Terminado el conflicto bélico con el Perú, Abraham Game fue ascendido a capitán de corbeta por acción de guerra y en 1942 solicita su retiro y obtiene una módica pensión que le sirve para vivir decentemente.

En 1952 recibe la medalla Abdón Calderón de primera clase, la más alta en servicio activo y en 1960 es declarado “Héroe Nacional” por el Congreso ecuatoriano.

Desde 1952 vive la mitad del año en Guayaquil acompañado de sus numerosos sobrinos y la otra mitad en Lima Perú con los familiares de su esposa, que siendo Guayaquileña tenía nexos peruanos en la capital,

El héroe nacional tenía por costumbre venir a Guayaquil todos los 25 de julio a solemnizar los festejos de la Marina de Guerra en peregrinaje cívico que él mismo se había impuesto. Su sobrino el capitán de fragata Jorge “Pirucho” Game Castro acostumbra agasajar en su villa de Miraflores en alegres reuniones a las que concurren la inmensa familia Game, y especialmente contados 16 marinos de los cuales seis oficiales de alto prestigio.

Aún se le notaba robusto y lleno de vitalidad. Alto, macizo, corpulento, tez muy blanca, ojos cafés y pelo que siendo rubio después se tornaría entre dorado y blanco; nuestro héroe nacional era el símbolo viviente de una familia que sirvió mucho y bien y que se renueva en cada generación ofrendando miembros a la marina desde principios de siglo pasado en más de una nave y en más de una jerarquía castrense ¡Caso único en la historia del país!

En marzo de 1993 fallece su esposa en Perú y él retorna a Guayaquil; desde entonces se fue apagando lentamente y fallece sin enfermedad visible el 27 de abril de 1994, de 98 años de edad. Su inhumación fue con todos los honores de héroe nacional. Sus restos mortales están en el cementerio de los Game en la isla Puná.

Otros militares de la familia Game

Otros oficiales con apellido Game en la Armada Nacional son: el capitán de fragata Jorge Manuel Game Bustamante, el capitán de fragata Jorge Polivio "Pirucho" Game Castro, el capitán de corbeta Manuel Humberto Game Bustamante, el vicealmirante Jorge Alberto Cruz Game y el vicealmirante Carlos Horacio Vallejo Game; del Ejército el teniente coronel Carlos Raúl Donoso Game y el general Juan Francisco Donoso Game.

Documentos relativos a la Armada Nacional

Coronel Jaime Anda Sevilla

Es de responsabilidad histórica de la ANHME, presentar hechos relacionados a los acontecimientos que han sido relevantes a lo largo de la historia de las Fuerzas Armadas. Analizar los grandes hitos de nuestra historia, tanto aquello que por ser cotidiano, no deja de tener importancia. En este artículo se muestran datos referentes a la Marina Nacional, registrados en el Informe a la Nación, correspondientes al periodo de 1917 a 1918.

El Dr. Alfredo Baquerizo Moreno, fungía como primer mandatario del país desde 1916 y como ministro de Guerra y Marina, se encontraba el Dr. Rafael Pico Roca, médico que tenía el grado de coronel asimilado, quien antes de ser designado en esa cartera de Estado, fue director del Hospital Militar de Guayaquil.

Con la finalidad de dar cumplimiento a lo que la ley dispone, el ministro, ordena al subsecretario de Guerra y Marina, coronel Juan Francisco Orellana, que prepare un documento relativo a la Marina, con la finalidad de presentar el Informe a la Nación y que la sociedad se entere de las condiciones en que la Armada Nacional se encontraba durante esta etapa de la vida republicana.

Dando cumplimiento a lo dispuesto el coronel Orellana, hace mención a los decretos ejecutivos más importantes, al escalafón de la Armada y otras novedades en el período señalado.

El Ministerio de Guerra y Marina en el año 1917

El siguiente es un resumen de los decretos ejecutivos expedidos por el presidente de la República en el campo del Ministerio de Guerra y Marina en el año de 1917.

Junio 18. Se crea la plaza de práctico del Cañonero Tarqui.

Julio 30. Se aumenta la dotación del Crucero de Guerra Cotopaxi, en tres capitanes de alto artilleros; 10 marineros primeros y 12 marineros segundos.

Agosto 13. Se aumenta un carpintero a la dotación de la batería de Costa del Fuerte de Punta de Piedra.

Agosto 21. Se rectifica el decreto ejecutivo del 12 de abril del presente, en el sentido de que, de los tres oficiales inferiores del Guardacostas Patria, uno de ellos será hasta de la clase de teniente de fragata, segundo comandante de dicha unidad.

Septiembre 3. Se incorpora a las unidades de la Armada Nacional, la balandra General Villamil, con la dotación de un oficial, hasta alférez de navío, comandante de nave, dos marineros primeros, dos marineros segundos, dos grumetes y un cocinero primero.

Septiembre 5. Se da de baja al personal que, por decreto ejecutivo de 30 de julio último se aumentó a la dotación del Crucero Cotopaxi.

Octubre 30. Se crea el cargo de cirujano de la Armada, con sueldo que señala el Art. 50 del decreto del 18 de enero de 1916.

Noviembre 26. Se señala la cantidad de doscientos sucres mensuales para consumos del guardacostas Patria, debiendo aplicarse este gasto al presupuesto de Marina vigente.

Diciembre 31. Se ordena que, hasta nueva disposición, continúen en vigencia para el año de 1918, los presupuestos especiales de los buques y más reparticiones de la Armada y de los faros de la Republica, que han regido en el presente año.

Los decretos del año 1918

De la misma manera presentamos un extracto de los decretos ejecutivos emitidos en 1918.

Enero 15. Se distribuye la cantidad de doscientos cincuenta mil sucres, señalada en el artículo N°136 del Presupuesto del Estado, para el mantenimiento de los buques y demás reparticiones de la Armada.

Marzo 9. Créase la plaza de un ingeniero tercero en la dotación de la balandra General Villamil.

Abril 11. Se reforma el Art. 39 título VII, del Reglamento y Plan de Estudios de la Escuela Naval y se señalan las horas semanales de instrucción teórica, de conformidad con el nuevo plan de estudios.

Abril 17. Se rectifica el Decreto Ejecutivo de 15 de enero del presente año, en el sentido de que la disminución del personal del Patria, debe hacerse efectiva desde el 23 del mismo mes, fecha hasta la cual serán cubiertos los haberes respectivos, de acuerdo con el presupuesto del año anterior.

Mayo 17. Se reforma el Decreto Ejecutivo del 15 de enero del presente año, en el sentido de que el comandante del caza torpedos Libertador Bolívar, el ayudante de la Comandancia General de Marina y el comandante de la balandra General Villamil, serán los dos primeros hasta capitanes de corbeta y el último, hasta teniente de fragata.

Mayo 31. Se suprime el cargo de guarda faros del Puerto de Manta.

Escalafón de los señores jefes y oficiales de guerra e ingenieros en servicio activo de la Armada Nacional

Capitán de Navío

Rafael Andrade	Primer comandante del crucero de guerra Cotopaxi.

Capitanes de Corbeta

José Julián Pérez X.	Jefe del Fuerte Punta de Piedra.
Agustín Pino y Roca	Ayudante de la Comandancia General de Marina
Diógenes Fernández.	Comandante del Libertador Bolívar.

Tenientes de Fragata

Víctor M. Baquerizo	Ayudante del Fuerte Punta de Piedra.
Carlos G. Ibáñez	Crucero Cotopaxi.
Manuel M. Cevallos S.	Comandante del guardacostas Patria.
Enrique Cucalón	Comandante de la balandra General Villamil.

Alférez de Navío

Teodoro Morán	Libertador Bolívar
Teodoro Brito	Libertador Bolívar
Víctor L Vicuña	Crucero Cotopaxi
Segundo Andrade	Guardacostas Patria

Alférez de Fragata

Aníbal Villagómez	Guardacostas Patria
Oswaldo Zaldumbide	Guardacostas Patria

Ingenieros

Ingeniero Primero	Benigno S. Abad	Libertador Bolívar
Ingeniero Primero	Tomas Landaverea	Cotopaxi
Ingeniero Primero	Virgilio Cuesta	Patria
Ingeniero Primero	Jorge Enrique Torres	Tarqui
Ingeniero Segundo	Mateo García	Cotopaxi
Ingeniero Segundo	Carlos Peñafiel	Patria
Ingeniero Tercero	Humberto Gama	Batería de Costa

Ingeniero Tercero	Pedro Perdomo	Cotopaxi
Ingeniero Tercero	Pedro Valenzuela	Patria
Ingeniero Tercero	Ranulfo Rodríguez	Lancha Villamil
Ingeniero Tercero	José Breilh	Lancha Zona

Oficiales de Administración

Capitán de Navío	Geo Chambers Vivero	Capitán de Puerto Guayaquil
Capitán de Corbeta	Julián Lara Calderón	Cirujano N°1 de la Armada
Capitán de Corbeta	Arturo González	Capitán de Puerto Bolívar
Capitán de Corbeta	Valentín Alcívar	Capitán de Puerto Bahía de C.
Capitán de Corbeta	Silvio Cevallos	Capitán de Puerto de Manta
Teniente de Fragata	Luis Rivadeneira	Ayudante Cpt. Pto. De Manta.
Teniente de Fragata	Jacinto Moreno	Ayudante Cpt. Pto. Bahía de C.
Teniente de Fragata	Álvaro Cañarte	Ayudante Cpt. Pto. Guayaquil
Teniente de Fragata	Dionisio Silva	Ayudante Cpt. Pto. Bolívar
Alférez de Fragata	Luis Castro	Ofc. Capitanía, Pto. Guayaquil
Alférez de Fragata	Tobías Rumbea	Capitán Puerto de Manglar Alto
Alférez de Fragata	Miseno Drouet	Capitán de Puerto Ballenita
Alférez de Fragata	J. L. Ramírez	Capitán de Puerto Esmeraldas

Escalafón de guarda faros

El siguiente es el escalafón de los oficiales de administración de los faros al servicio de la Armada Nacional:

Santa Clara.

Guarda faros de 1ª Francisco Merril

Guarda faros de 3ª Cesar Núñez

Punta Arenas

Guarda faros de 1ª Juan Moreira

Guarda faros de 3ª Antonio Espinar

Santa Elena

Guarda faros de 1ª Isidro Granizo

Guarda faros de 3ª Antonio Palacios

Punta Mandinga

Guarda faros de 1ª Julio Granizo

Punta Española

Guarda faros de 3ª Luis Suarez

Data

Guarda faros de 3ª Juan Parrales

Isla Verde

Guarda faros de 3ª Enrique Cedeño

La Plata

Guarda faros de 1ª Tácito Núñez

Guarda Faros de 3ª Remigio Salas

Jambeli

Guarda faros de 2ª Sebastián Casirali

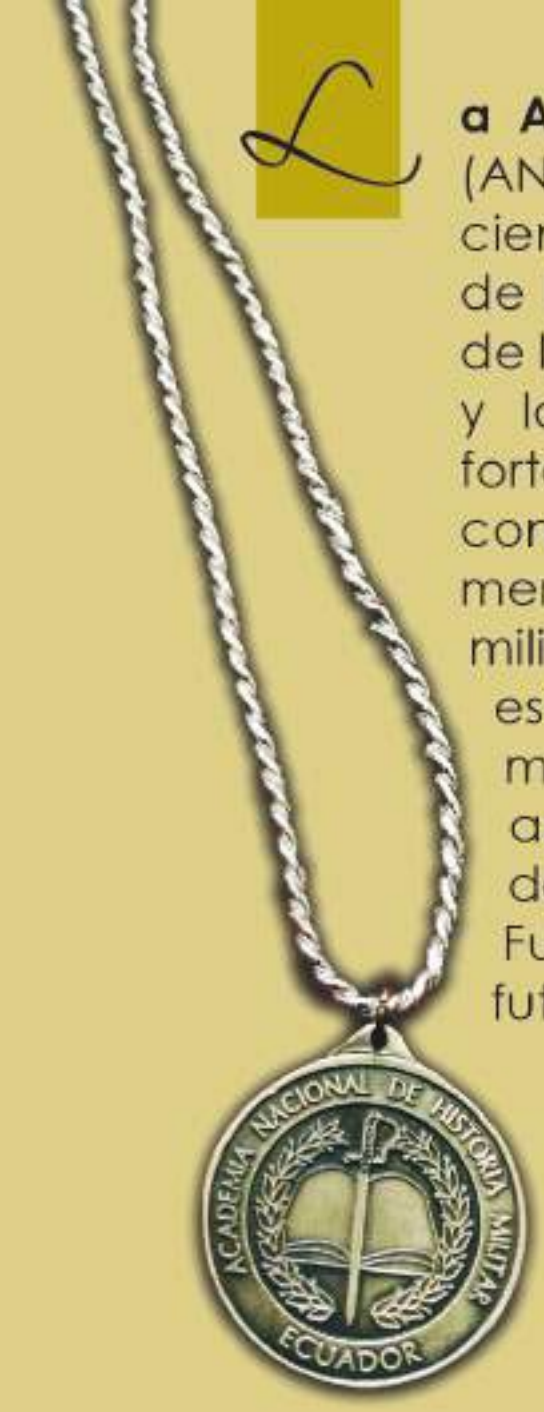
Esmeraldas

Guarda faros de 3ª Eduardo Tarri

Registro de actividades

Además de los decretos y los datos relacionados al escalafón del personal de la Armada, en los documentos se incluye una serie más de datos, sobre todo el registro de buques, vapores y veleros que han ingresado al puerto de Guayaquil hasta el 31 de mayo de 1918, con datos de entrada y salida.

Este informe, suscrito por el coronel Juan Francisco Orellana, subsecretario de Guerra y Marina, se remite al ministro del ramo, para que se integre al Informe a la Nación presentado por el presidente Alfredo Baquerizo Moreno al Congreso Nacional.



La Academia Nacional de Historia Militar (ANAHIMI), es una entidad de carácter científico orientada al estudio y difusión de la historia militar del Ecuador, a través de la investigación, la producción editorial y la información, como estrategias de fortalecimiento de la unidad nacional, con el compromiso de recuperar la memoria colectiva; resaltar las gestas militares de nuestra historia; y reconocer el esfuerzo, dedicación y meritos de militares y civiles que han hecho aportaciones valiosas al conocimiento de nuestra identidad, para proyectar a Fuerzas Armadas y a la Nación hacia un futuro de paz y dignidad.

Su boletín semestral es el órgano oficial de difusión de la Academia Nacional de Historia Militar.

Academia Nacional de Historia Militar
Quito: Venezuela 1034 entre Mejia y Olmedo
Edificio del Antiguo Círculo Militar
Telf. (593 2) 2570-123
Web: www.anahimi.mil.ec

978-9942-7202-4-5
9 789942 720245