

EL CAMINO A ESMERALDAS Y LA DECADENCIA DE LA ECONOMIA DE LA AUDIENCIA DE QUITO

Gabriela Rivadeneira

A finales del XVIII, la organización económica y política de las colonias americanas se vieron afectadas por varios factores que influyeron en su decrecimiento económico. Tanto es así que incluso este fenómeno puede encontrarse reflejado en la multiplicación de documentos acerca de la decadencia de la Audiencia de Quito. Estos informes ubican las dificultades inmediatas de Quito en un proceso de deterioro de largo plazo; y señalan como factores de las dificultades económicas la disminución de los precios de los paños en Lima y Callao, así como la desmonetarización en la región. Sin embargo, ya se habla de una contracción económica que se desarrolla desde finales del XVII relacionado principalmente con la disminución de los precios de los paños en el mercado de Lima que afectó la rentabilidad de la producción textil de Quito.

Es así que durante los diez años posteriores a 1690, la región se vio afectada por grandes epidemias y altas tasas de mortalidad que provocaron escasez de mano de obra.¹ Esto se evidenció en la disminución en los censos entre 1710 y 1720. El procurador de la ciudad de Quito solicitó una disminución en la tasa anual de pagos en 1714, argumentando una serie de problemas climáticos y la pobreza de las cosechas. Mencionó también otros problemas más profundos, la desmonetarización y el hundimiento de la economía de exportación de paños.²

A manera de aliciente a la grave crisis que la Audiencia de Quito atravesaba luego de la caída de la economía textil, ciertos pensadores y gobernantes propusieron el proyecto de establecer un puerto que beneficiara a Quito y que permitiera la exportación libre de artículos con el resto de la región. Adicionalmente, se buscaba un puerto que además de permitir el mantenimiento de lazos con la metrópoli, cumpliera con el papel de expedición y acceso de productos.

¹ Martín Minchom, *El pueblo de Quito 1690-1810, Demografía, dinámica sociorracial y protesta popular*, FONSA, Quito, 2007, p.78.

² Ídem., p.79.

A continuación se hará un breve análisis de las principales causas que produjeron la contracción económica del siglo XVIII y los múltiples intentos de las élites quiteñas por construir una ruta que conecte la región centro- norte –Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Chimborazo- con la Costa del Pacífico.

Uno de los factores que tuvieron un peso significativo en la crisis económica del XVIII fue consecuencia de las Reformas Borbónicas. Es así que desde inicios del XVIII la toma de poder de los Borbones, en lugar de los Habsburgo, significó un cambio en la política económica apuntando a un reajuste económico y a la inserción de España en la economía mundial, dominada en ese entonces por potencias europeas como Inglaterra y los Países Bajos.

Las reformas aplicadas estaban destinadas a promover la producción tanto de las colonias como de la Península, por medio de la supresión del monopolio y la participación activa de las colonias en el mercado extranjero europeo. Para este propósito, Felipe V se embarcó en la tarea de restituir la economía interna en las colonias mediante el establecimiento de industrias y la eliminación de aduanas locales. Dicha tarea se vio completada por los futuros monarcas españoles y a la implantación de nuevas medidas económicas encaminadas a suprimir los monopolios comerciales tanto en España como en América. Es así que ya en 1778, la “pragmática de libre comercio” dictada por Carlos III, beneficiaba del comercio a 13 nuevos puertos de España y a 20 puertos americanos.

Mediante las reformas borbónicas el Estado español buscó recuperar el dominio del aparato productivo, a través de centralizar los diferentes ramos de la Real Hacienda (tributos, diezmos, alcabalas, etc.) que antes se acostumbraba a rematar su alquiler y cuyos beneficiarios eran los propios hacendados. Así mismo se realiza un censo de la población indígena con la finalidad de someter a los indios forasteros o libres a sus comunidades de origen para retomar el control sobre la fuerza de trabajo³

Sin embargo esta nueva estructuración de la economía colonial determinada por un nuevo modelo de acumulación impuesto por el capitalismo europeo fue pensada inicialmente en

³ Carlos Marchán, *Economía y sociedad durante el siglo XVIII*, en Nueva Historia del Ecuador, Corporación editora Nacional, Quito, 1983, p.258.

función de la recuperación económica de España, resultó favoreciendo a los países desarrollados que formaban parte del centro del sistema económico mundial.

Como consecuencia, las medidas económicas de la corona favorable a países y regiones industrializadas, resultaron ser nefastas para amplios segmentos de la economía de las colonias americanas. Las reformas borbónicas se caracterizaron por la supresión de las medidas protectoras, que favoreció la importación de artículos extranjeros y perjudicó en forma directa la incipiente industria textil de la Sierra que es obligada a reducir la cantidad de obrajes a unos pocos.

De esta manera, se dinamizó la economía británica en las colonias españolas en América, que expandió su comercio provocando la ruina de la economía obrajera de la Real Audiencia de Quito. Las exportaciones de tejidos realizados por el Puerto de Guayaquil, disminuyeron en el lapso 1768-1788, de 400 a 157 fardos al año; la región “más industrial de Sudamérica”, para comienzos del siglo XVIII limitó su actividad a la producción de bayetas que se enviaban al Perú en escasa cantidad.⁴

La misma legislación peninsular se encargó de coartar el desarrollo de la producción obrajera, “al prohibir el trabajo de mitayos en los obrajes particulares y permitir que solo trabajen indígenas voluntarios”. Se agrega el creciente contrabando europeo y de Nueva Granada, como también, la serie de catástrofes naturales que sacudieron a la Audiencia de Quito desde 1646 a 1799.⁵ Tal es la situación de preocupación de los gobernantes, manifestada por el Presidente de la Audiencia, José García de León, en 1779:

En el estado en que se halla el comercio de España con Lima por el Cabo de Hornos, no puede resucitarse el de paños y bayetas que con el Reino del Perú hacían estas provincias de Quito, y era el que de muchos años a esta parte había sostenido a los dueños de obrajes, entreteniéndolos éstos infinidad de indios y de blancos, hilanderos, tejedores, tintoreros y demás oficiales, difundiéndose en el resto del pueblo y demás artesanos el beneficio, para común mantenimiento de todos. Como vienen por aquella vía crecidos surtidos de paños de segunda, que son los que viste la gente vulgar del Perú, y los dan al mismo o a menor precio

⁴ Patricio Ycaza Cortez, *Historia del movimiento obrero ecuatoriano*, Ediciones La Tierra, Quito, 2007, p. 47.

⁵ Ídem., p.47.

que pueden dar los suyos los de Quito, ha resultado una grande baja en el de éstos, tal y tan notable, que no pueden costearlos, y va por lo mismo por la posta acabándose este único ramo de comercio, que servía de patrimonio a estas provincias.⁶

A la decadencia obrajera hay que añadirle otra causa que acrecentó la crisis en la economía colonial y que tuvo que ver con el aumento de la explotación tributaria y la transferencia de ingresos para los jesuitas exiliados en Italia.

La escasez de circulante se debía a que se llevaban de aquí sumas considerables todos los años, para sostener los presidios de Cartagena y de Santa Marta, cuyos situados gravaban las rentas reales de Quito con una pensión enorme, la cual se había de pagar precisamente, enviando desde aquí la moneda a estas ciudades. Se exportaba también una cantidad considerable para satisfacer los impuestos llamados de temporalidades o gastos causados por la expulsión de los jesuitas y por el sostenimiento de los desterrados en Italia. El comercio cubría sus créditos, extrayendo también en dinero lo que le era necesario para cancelarlos en Lima y en Cartagena.⁷ A estos factores puramente económicos hay que sumarle la creciente ola de destrucción que había a mediados del XVIII producto de múltiples terremotos y erupciones acaecidos en el territorio de la Audiencia de Quito. Especialmente se hace énfasis en el terremoto del 4 de Febrero de 1797 que duró treinta días sin interrupción y del cual se tiene testimonios como principal causa de la decadencia de la economía de la Audiencia en ese entonces.

He visto Vuestra Señoría destruidas las villas, pueblos y heredades bajo cuyas ruinas se sepultaron también de quince a diez y seis mil personas. De aquí que, destrozadas las fábricas y faltando tantas manos laboriosas, se ha debilitado por necesaria consecuencia la industria y decaído con sensible rapidez el comercio. [...] Naturalmente en tiempo de guerra ha acopiado esta provincia más dinero, porque a falta de las ropas europeas, ha expendido con crédito las suyas en el Perú: pero hoy carecen de este auxilio por la ruina de las manufacturas. Lo que abunda en el día son las bayetas angostas de más fácil hechura, que se destinan a países menos vastos y su estimación no es de importancia. No habiendo vigor

⁶ Federico González Suárez, *Historia General de la República del Ecuador*, Tomo V, Biblioteca virtual Miguel de Cervantes, en:

<http://bib.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/35716130101148831754491/p0000006.htm> , p. 292.

⁷ Ídem., p. 293.

en el comercio, los tratantes de afuera vienen a comprar en las fábricas que existen, y se llevan los efectos a los precios que quieren.⁸

Extraído del informe remitido por el Presidente de la Real Audiencia del 21 de Marzo de este año con respecto al número de decesos por efecto del terremoto: “Resumen general de muertos en los pueblos destruidos [...] En el corregimiento de la Villa de Riobamba, 6306; en el asiento de Ambato, 5908; en el de Latacunga, 234; en el de Guaranda, 57; en la Tenencia de Alausí, 48. Número total de personas, 12553.”⁹

PROYECTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL CAMINO

Debido a la crisis económica que la Sierra vivía a raíz de la decadencia de la economía obrajera, la escasez de numerario en la región (con casi 200.000 pesos remitido a las cajas de Cartagena cuando su comercio exterior produce únicamente 80.00 pesos) y las consecuencias inmediatas de los terremotos que asolaron la región; se planteó como medida estratégica, el comerciar y exportar los principales productos de la Sierra a través del río Santiago hacia Esmeraldas. Para el siglo XVII y XVIII la provincia de Esmeraldas va a cobrar importancia para las élites de la sierra centro-norte en cuanto este espacio regional les ofrece la posibilidad de abrir una ruta desde centros urbanos de los Andes hasta el mar.

El objetivo de la Audiencia de Quito, era convertirse en la principal proveedora de manufacturas y alimentos (tejidos, harinas, jamones, cecinas, conservas, azúcares, cordobanes, cereales, jarcias, pólvora, cuerdas, lanas) del mercado panameño, dinámica que garantizaba el impulso de la economía regional,¹⁰ y para este propósito, le era fundamental abrir un camino que reemplazara al largo trayecto entre Quito y Panamá para comercializar ciertos productos de la economía interna, que al ser abundantes resultaban tener menor demanda y por ende sus precios eran bastante reducidos. Atraídos por la bonanza económica de Guayaquil mediante su inserción al mercado agroexportador, resulta de suma

⁸ Jorge Garcés, *Plan del camino de Quito al Río Esmeraldas según las observaciones astronómicas de don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa, 1736- 1742*, Publicaciones del Archivo Municipal, Quito, 1942, p.7. AMH

⁹ Renán Flores Jaramillo, *Notas históricas sobre el terremoto de 1797 sacadas del Archivo de Indias de Sevilla*, en Museo Histórico 12-13, Publicaciones del Archivo Municipal, Quito, 1952. AMH.

¹⁰ Rocío Rueda Novoa, “La Ruta a la Mar del Sur, un proyecto de las élites serranas en Esmeraldas (s.XVIII)”, en *Revista Procesos n.3*, Corporación Editora Nacional, Quito, 1992, p.38.

importancia para las élites serranas incentivar por medio de una salida al Pacífico, el proyecto comercial exportador de sus productos.

Inicialmente se manejaron dos posibilidades que permitiera la comunicación de Quito con Esmeraldas, la primera fue a través del camino que unía la villa de San Miguel de Ibarra con el puerto del río Santiago denominado camino de Malbucho, y la otra opción partía de Quito hasta el río Esmeraldas. La primera propuesta fue la que mayor expectativa fundó en las élites quiteñas, debido principalmente a su cercanía con Panamá.

Ya en 1735, mediante orden dictado por el Presidente Dionisio Alcedo y Herrera, se concede licencia a Pedro Vicente Maldonado para abrir el camino desde el pueblo de Nono a la costa de Esmeraldas. Sin embargo, ésta no constituyó la única ruta, tomada en cuenta. También se trabajó en el itinerario Ibarra-Esmeraldas (camino de Malbucho) pues de esa manera según el científico, el tráfico comercial se duplicaría. Maldonado se dedicó entonces a la minuciosa investigación y exploración de la desconocida Esmeraldas. Para dicha obra, solicitó de la Audiencia que se le permitiera abrir un camino de herradura desde la ciudad de Quito a la provincia de Esmeraldas, autorizado por la Audiencia. A Maldonado y su séquito de obreros le tomó siete años concluir el camino de herradura desde el pueblo de Cotocollao hasta el embarcadero, en el río Santiago, no obstante, dicho proyecto no tuvo conclusión, debido principalmente al alto costo del mismo. Maldonado se vio obligado a financiarlo por sí mismo, llegando a gastar gran parte de su fortuna en dicha tarea. Hay que sumar además, la dificultad que hubo para cohesionar las poblaciones recién establecidas y la necesidad que éstas mantuvieran en uso dicho camino.

A finales del XVIII, el proyecto vuelve a tomar forma y es la Sociedad Patriótica de Amigos del País, grupo criollo integrado por el Obispo Calama, Eugenio Espejo, Juan Pío Montúfar, entre otros ciudadanos ilustrados, responsable por la propuesta de la construcción del camino de Malbucho. Sin embargo, la obra fue oficialmente expuesta bajo el gobierno del Presidente Carondelet quien se empeñó en abrir el camino de Malbucho que consideró esencial para Quito, sobre todo después de la anexión comercial

de Guayaquil a Lima en 1803.¹¹ Debido a la estratégica ubicación del puerto de Guayaquil, éste se convirtió en eje económico por donde diariamente entraban productos que cubrían las necesidades de la población y así mismo se exportaba mercadería andina que iban a parar al Callao para su posterior distribución en la región; también debido a sus condiciones geográficas, convertían a Guayaquil en un punto obligado de conexión entre Panamá y el Callao así como con los Andes a través del río Guayas.

A raíz de 1779, Guayaquil y parte de la región costeña encabezó el liderazgo comercial con el auge del cacao, posibilitado en gran medida por la cercanía al puerto. Estos factores contribuyeron para que el puerto de Guayaquil ya en 1605 se encuentre monopolizando el comercio exterior que incluía Lima, Panamá y Nueva España.¹²

Y es que para el mismo Carondelet la recesión económica que vivía Quito en ese entonces respondía a tres factores: la primera, a la decadencia de sus manufacturas debido principalmente al libre comercio concedido a la Metrópoli; “a unas providencias mal combinadas de parte de varios sujetos encargados del gobierno de estos vastos dominios del Perú”¹³; y por la falta de circulante de los habitantes para adelantar el costo de los nuevos recursos y para destinar al Real Erario, quedando éste sin posibilidades de destinarlo en beneficio de la población. Siendo así, el camino de Malbucho pondría en conexión y en funcionamiento el pequeño puerto de La Tola ubicado en Esmeraldas a manera de reemplazo del tradicional puerto de Guayaquil, conformando un nuevo espacio comercial integrado al Chocó y Panamá.

A pesar de tratarse de una obra pública que beneficiaría Quito, esta propuesta le sería productiva únicamente a las zonas atravesadas por dicho camino. Es así que el camino de Malbucho pondría en contacto la villa de Ibarra permitiendo la exportación de los productos de Ibarra, Otavalo, Quito y de las poblaciones a orillas del Santiago. En palabras expresadas por el Barón de Carondelet en una carta dirigida a la Corona española:

¹¹ En el 7 de Julio de 1803 por Real Orden, el Gobierno de Guayaquil fue segregado de la Audiencia de Quito y del Virreinato de Nueva Granada y pasó a formar parte del Virreinato del Perú. Solo la administración mercantil y judicial quedó en manos de la Audiencia de Quito y del Virreinato de Nueva Granada.

¹² Rueda Novoa, Op., cit., p.36.

¹³ Garcés, Op. cit., p. 14.

El cacao de las márgenes de los ríos Santiago, Esmeraldas y demás inmediatos con los cuales comunica iguala en bondad al de Caracas y es por consiguiente muy superior al de Guayaquil. [...] El algodón de la provincia de Ibarra que baña el mismo río, no tiene su igual en América, como lo acreditan los comerciantes de Cádiz y Panamá, quienes hacen frecuentes demandas de éste, a las que no se puede satisfacer por los grandes costos que exige su transporte a Guayaquil, único puerto que tienen en el día estas provincias y situado al extremo opuesto de la de Ibarra.¹⁴

Para Carondelet eran múltiples los beneficios que traía a Quito, así como a otras villas y poblados la construcción del camino hacia el río Santiago, claramente esto se evidencia en la petición dirigida a Mariano de Urquijo, Conde de Casa Valencia en Noviembre de 1800, donde se solicita además de financiamiento de la obra, sus recompensas en cuanto a cobro de tributos y mejor capacidad de control y censos demográficos:

Aún es susceptible de mayores ventajas la navegación por el río Santiago a la mar si se fija la vista política y mercantil en los ramos de cacao, algodón blanco y amarillo, maderas exquisitas tanto de construcción como de todas otras especies [...] Estos tres artículos bastarían para eslabonar un lucroso giro con la capital del Perú, y con la Metrópoli por Panamá y Acapulco cuya navegación con estos dos puertos es tan breve, fácil y segura, aún en tiempos de guerra, como larga y arriesgada la desde Guayaquil a los mismos [...]¹⁵

En la presidencia de Carondelet, llega a la Audiencia Francisco José de Caldas¹⁶, reconocido naturalista, discípulo del botánico granadino Mutis. Caldas prestó sus servicios para el estudio y trazo del camino de Malbucho que lograría conectar a Imbabura con la salida al Pacífico. Caldas recorrió toda la hoya del Chota, desde la ciudad de Ibarra hasta el río de Lita, inspeccionó luego los valles de Esmeraldas y delineó prolijamente el plano del camino, señalando, con toda exactitud, las distancias de los lugares y la altura a que cada punto se encontraba sobre el nivel del mar.¹⁷

¹⁴ Ventajas de puerto de Esmeraldas sobre el de Guayaquil por Barón de Carondelet, Garcés, Op. cit., p. 19.

¹⁵ Ídem., p.19.

¹⁶ Caldas era americano, natural de Popayán; dedicado al estudio de las ciencias naturales, hizo en ellas tantos progresos que después de la muerte de Mutis, mereció reemplazarle como Director del Observatorio astronómico y Jefe de la Expedición botánica de Bogotá.

¹⁷ González Suárez, Federico, Op., cit., p. 419.

Los planos de Caldas y sus consejos sirvieron para trabajar el camino; se fundó una nueva población dentro de la montaña, poniéndole por nombre San Francisco de Carondelet, para perpetuar la memoria del Presidente. En palabras de Caldas expresadas en una carta que contenía las especificaciones de su estudio:

Como la parte cubierta de bosque de este camino no ha sido frecuentada jamás, se hallan muchos arroyos, altos, sin nombre; hemos creído que teníamos derecho para ponérselos. En lugar de tomarlos arbitrariamente, en lugar de llamar a éste *Palmar*, a aquel *Zapotal*, por un árbol que se halló aquí, i una palma en aquel, les hemos dado el de los hombres benéficos, patriotas i sabios que han, trabajado en la apertura de este camino, o en la jeografía de nuestros países. No se extrañe, pues, hallar en esta carta los nombres de Caluma, Pose, Bello, Maldonado, Tritz, Máquin, Ulloa i Juan; i sobre todos, los ilustres de Mutis i de Pombo. [...] El embarcadero lo hemos consagrado al presidente, baron de Carondelet, bajo cuyas órdenes i por cuyo celo vemos realizar este camino, que va a hacer la felicidad pública.¹⁸

Luego de penetrar en la enmarañada selva, y haber delineado prolijamente el plano del camino señalando con exactitud las distancias y alturas sobre el nivel del mar, se retira aquejado por fiebres en agosto de 1803.

El proyecto propuesto y enviado por el Barón de Carondelet incluía las especificaciones para su posible financiamiento y consistía en lo siguiente: “Miguel Ponce, comerciante quiteño iba a ser el encargado de la conducción anual de los situados a Cartagena durante diez años. Para obtener los cuarenta mil pesos que la obra precisaba, el mercader contribuiría con medio peso por ciento de lo que le correspondía por su trabajo, y la corona debía hacerlo con un peso.”¹⁹ La remisión del situado en mercancías facilitaba a los hacendados comercializar sus productos con el norte y a su vez le permitía al Real Erario cobrar los tributos con mayor prontitud. Es así que en su labor de situadista, Ponce se encargaría de comprar a los hacendados los efectos del país que fueran destinados al pago de tributos recompensando a estos con recibos que eran depositados en las Cajas Reales.

¹⁸ Carta del camino de Malbucho desde Ibarra hasta la embocadura del río Santiago i bahía de San Lorenzo, levantada en julio i agosto de 1803, por don Francisco José de Caldas, en *Anales de la Universidad Nacional de los Estados Unidos de Colombia*, www.revistas.unal.edu.co/index.php/analesun/.../13587

¹⁹ Garcés, Op., cit., p. 6.

[...] mi fin es proporcionar arbitrios para la felicidad pública y aumento del Real Erario, sacando de la necesidad más grave a los deudores del fisco, que pagarán con los efectos de sus fábricas, facilitando la recaudación efectiva de los haberes de su Majestad, facilitando el comercio con el destino de nuestras manufacturas a las provincias vecinas, y, lo que es más, dándoles nuevo y ventajoso giro por el nuevo puerto que se desea abrir para toda la costa del sur, [...] con menor costo por la intermediación de esta ciudad a Esmeraldas.²⁰

El oficio enviado por Carondelet en noviembre de 1800 es aprobado por la Corona en mayo de 1801 y se pone en marcha la construcción de dicho camino. Se envían cuatro mil pesos para la apertura y establecimiento del camino de Santiago y del puerto de la Tola. A su vez se solicitó a la Corona el envío de 50.000 pesos en el término de dos años. “Con dicha cantidad se costeará la apertura del camino: la fábrica permanente de la puente de Licta: la composición de los pasos de las quebradas de Canchayacu, Chichuví, del El Ojal, Piguambí, [...] la fundación de cuatro pueblecitos en Buena Vista, pie del Alto Tambo y Embarcadero”

En un comunicado enviado por Carondelet en 1802 al Ministro de Hacienda, analiza ciertos factores que podrían facilitar el comercio y la transportación de mercancías para su exportación a través del puerto de La Tola. En primer lugar solicita la concesión del libre comercio al puerto de la Tola “para reanimar la industria y facilitar los progresos de las exportaciones de los frutos de este país”. Además de la restitución y reincorporación de los pueblos de Tumaco, Esmeraldas, Atacames y el puerto de Limones.²¹

A pesar de los numerosos obstáculos que atrasaron la terminación del camino de Santiago de Malbucho, finalmente llega a su conclusión, siendo expuesto en un informe remitido a la Corona en 1804:

Su ancho es de treinta a cuarenta varas; se han empalizado los pasos más fangosos; se han fabricado entre otros un puente sobre el caudaloso río de Lita, con veintitrés varas de ancho; se han fundado tres poblaciones con sus iglesias y once ventas o tambos para hospedar a los caminantes. [...] Desde la población del Embarcadero hasta el puerto ha bajado Carondelet el río en diez

²⁰ Ídem., p.12.

²¹ Ídem., p.34.

horas y lo ha subido en quince y en ambas orillas, que carecen de insectos, se encuentran casitas que hacen la navegación más agradable.”²²

En 1803 aprobado por Real Orden de 23 de Febrero, y ya abierto el camino y en funcionamiento el puerto, varias naves panameñas comenzaron a navegar hacia el puerto de La Tola, el cual había adquirido la gracia de libre comercio en forma similar a otros puertos menores como "Guanchaco y Pacasmayo". Entre los productos procedentes de Panamá se encontraban telas, loza, cristalería inglesa, vinos y licores, mientras por la ruta terrestre, recuas de mulas transportaban mercaderías en dirección al embarcadero de Carondelet.²³

Al mismo tiempo se manejó una propuesta alternativa impulsada por Francisco Diez Cathalan, Administrador de Temporalidades, quien defendía la construcción del camino que comunique Quito con el río Esmeraldas. Este último proyecto estuvo cargado de críticas hacia la propuesta oficial de Carondelet, y defendía la inclusión en la red comercial de Latacunga, Riobamba y Alausí. El principal proyecto tuvo sus opositores quienes veían a éste como un intento monopolizador de ciertas élites por controlar el comercio de textiles con el norte afectando directamente a aquellos dueños de obrajes y hacendados quienes comerciaban de forma particular. Así mismo los encargados de cobrar los tributos se verían afectados por dicha medida, ya que la remisión del situado estaría mediada por la acción de Ponce y se destinaría directamente al pago de deudas de la Real Hacienda, en este sentido estos no podrían comerciar particularmente ni cobrar tributos.

Francisco Diez Cathalan como Administrador General de las Temporalidades inició desde 1802 una fuerte campaña en contra de la utilización del camino de Malbucho para reiterar en su propuesta de construcción del camino que conecte directamente a Quito con Esmeraldas; su propuesta se evidencia en las múltiples cartas y peticiones enviadas al Marqués de Selva Alegre. En sus comunicados a la Corona, Cathalan plantea los beneficios del camino hacia Esmeraldas en contraposición del camino de Malbucho. El camino, a juicio de Cathalan, posee mayores dificultades climáticas como geográficas.

²² Informe del Presidente de la Audiencia de Quito sobre el camino de Santiago. Remite la relación del viaje realizado por el corregidor de Ibarra Don Miguel Hernández Bello, al puerto de la Tola por el camino de Malbucho en Garcés, Op. cit., p.137.

²³ Rueda Novoa, Op. cit., p.51.

Se necesitan diez a doce días para ir de esta ciudad por Malbucho a la vía de Santiago, cuyo tránsito es muy incómodo y expuesto por todas sus circunstancias, a saber: por los varios temperamentos que hay que experimentar interpolados de frío, excesivo calor y demasiado humedad, entrado ya al camino pantanoso que mantienen un perenne lodo intransitable.²⁴

La principal problemática radica en el tiempo empleado en el viaje y en los gastos que éste representa.

De Quito a la villa se emplean tres días de camino; al puerto de Santiago: diez a doce, según la antecedente demostración; [...] desde dicha villa al puerto del expresado Esmeraldas ocho días, sin las incomodidades, riesgos y contingencias que ofrece el camino de Malbucho, que ni aún para la misma villa es más próximo que el de Esmeraldas y sin comparación más costoso en su primera apertura y conservación.²⁵

De esto se desprende que, para un grupo de quiteños el camino de Esmeraldas representaba un camino a la crisis que vivía la Audiencia en esa época; además de su cercanía con la capital y su menor exposición a inclemencias naturales. Para este grupo élite de quiteños, la aprobación y posterior apertura del camino de Malbucho, representó una suerte de abuso de poder por parte de la presidencia de Carondelet y una omisión de las opiniones de los principales habitantes de la Audiencia. Así lo expresa Cathalan: “Si el poner en ejecución alguna empresa útil sin consultar la voluntad del público y sin recoger, por decirlo así, la pluralidad de votos de la opinión pública, es un error que conmueve los ánimos y desacredita lo bueno y honesto de la obra [...]”²⁶

Asimismo Cathalan analizó en una carta dirigida a la Corona, la importancia de las investigaciones de Pedro Vicente Maldonado, que enfatizaban en la conveniencia del camino de Esmeraldas para su utilización como puerto marítimo. Debido principalmente a la estratégica ubicación en el centro de la región, el camino de Esmeraldas resultaba más conveniente para el traslado de artículos. Según Cathalan aún en el caso de que el norte sea

²⁴ Garcés. Op.cit. p.70.

²⁵ Ídem., p. 71.

²⁶ Ídem., p.38.

el favorecido, las mercancías de comercio se reducirán a harinas y azúcar, productos en los cuales Panamá, las minas del Chocó, Cítara no estarán interesados debido al consumo de plátano, maíz y yuca, productos que poseen en abundancia, a diferencia del lucrativo comercio de textiles que se podía desarrollar con el envío de bayetas y lienzos de Riobamba, Ambato, Latacunga y Quito.²⁷

FACTORES QUE IMPIDIERON LA CONCLUSION DE LA OBRA

Como se sabe la obra que permitiría la comunicación de Quito con Esmeraldas no tuvo su conclusión y esto se debió a la existencia y permanencia de ciertos factores que impidieron la realización completa de la obra. Una de ellas fue la rotunda negativa por parte de los indígenas a participar en la apertura del camino, debido principalmente a la masiva muerte de los trabajadores producto del clima cálido de la región y el azote de varias pestes que diezmaron a las poblaciones indígenas. Así lo demuestra un comunicado informando sobre la gravedad de la sublevación de los trabajadores que se resistieron a las labores en Malbucho:

Se ha conocido la mayor inobediencia, resistencia y cuasi sublevación, no obstante las más amorosas y cristianas diligencias con que ha cooperado el señor cura con quien asociado he procurarlo conseguirlo; mas ha sido inconseguible su reducción, pues olvidados de la sujeción y obediencia que debían guardar, [...] han demostrado la mayor inobediencia, pues unos porque se han ausentado y solo irán aquellos docilitados²⁸

Unos que oyendo que las gentes del pueblo habían de ir, ellos se ausentaron antes que se les nombre; otros que habiendo nombrado, se han ido por otro pueblo; algunos que sin hacer el menor aprecio de la orden, no han querido ni comparecer ante mí.²⁹

La muerte de los principales ideólogos del proyecto fue un factor que también tuvo su influencia en el mantenimiento del camino ante las inclemencias de la naturaleza. Es así que la posibilidad del perfeccionamiento del camino de Esmeraldas se desvaneció debido a la repentina muerte de Maldonado en 1748. Frente a este hecho, el Rey ordenó a la

²⁷ Ídem., p.73.

²⁸ Ídem., p. 164.

²⁹ Ídem., p. 166.

Audiencia, por intermedio de una cédula, recoger todos los despachos reales concedidos a Maldonado sobre la apertura del camino. Con la muerte del visionario Carondelet en 1807 también se dejó de lado el ansiado proyecto impulsado por el Presidente de la Audiencia.

Otro factor relevante está relacionado con la fuerte oposición ante este gran proyecto por parte de los grupos de poder que vieron afectados sus intereses personales. Una vez más el Cabildo de Guayaquil apelaba a España para la clausura del camino y del puerto de La Tola por ser entrada del comercio ilegal.³⁰ De la misma manera, el Cabildo de Tumaco mostró una fuerte resistencia al uso del camino de Malbucho que consideró inútiles los gastos, tomando en cuenta que el puerto de Tumaco serviría para el comercio entre Quito y Panamá.

Finalmente, la desidia por parte de los habitantes de las poblaciones recién creadas y su falta de protección y defensa de estos territorios influyeron en el cierre definitivo de estas vías, que al no tener mantenimiento ni uso alguno, dejaron de ser útiles para el comercio y transportación de artículos.

BIBLIOGRAFIA

Flores Jaramillo, Renán, *Notas históricas sobre el terremoto de 1797 sacadas del Archivo de Indias de Sevilla*, en Museo Histórico 12-13, Publicaciones del Archivo Municipal, AHMQ, Quito , 1952.

Garcés, Jorge, *Plan del camino de Quito al Río Esmeraldas según las observaciones astronómicas de don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa, 1736- 1742*, Publicaciones del Archivo Municipal, AMQ, Quito, 1942.

González Suárez, Federico, *Historia General de la República del Ecuador*, Tomo V, Biblioteca virtual Miguel de Cervantes.

³⁰ Rueda Novoa, Op. cit., p. 51.

Minchom, Martin, *El pueblo de Quito 1690-1810, Demografía, dinámica sociorracial y protesta popular*, FONSA, Quito, 2007.

Icaza Cortez, Patricio, *Historia del movimiento obrero ecuatoriano*, Ediciones La Tierra, Quito, 2007.

Marchán, Carlos, *Economía y sociedad durante el siglo XVIII*, en Nueva Historia del Ecuador, Corporación editora Nacional, Quito, 1983.

Rueda Novoa, Rocío, “La Ruta a la Mar del Sur, un proyecto de las élites serranas en Esmeraldas (s.XVIII)”, en *Revista Procesos n.3*, Corporación Editora Nacional, Quito, 1992.

- “La Ruta a la Mar del Sur y la fundación de Ibarra, siglos XVII – XVIII, en *Procesos n.24*, Corporación Editora Nacional, Quito, 2006.

AHN/ Caja 58, Serie Gobierno, Expediente 27.

AHN/ Caja 55, Serie Gobierno, Expediente 16.