

**lunes, 17 de diciembre de 2018**

**LOS PRIMEROS VAPORES DEL PACÍFICO (I)**



Camilo Destruge

*Camilo Destruge*

*En el número 64 del Boletín de la Biblioteca Municipal de Guayaquil, correspondiente a mayo de 1917, el destacado historiador ecuatoriano Camilo Destruge, publicó una breve historia de los primeros vapores del Pacífico, el que se construyó en los astilleros de Guayaquil y los que fabricó para iniciar su servicio de transporte de pasajeros y correo la Pacific Steam Navigation Company. Nos parece importante reproducir este texto, que nos entrega datos interesantes sobre la navegación a vapor en el Pacífico y la historia del transporte de correo por vía marítima.*

**EL PRIMER VAPOR ECUATORIANO**

**I**

Desde que el ilustre hombre público ecuatoriano Vicente Rocafuerte, andaba mezclado en los asuntos políticos de México y en gestiones ante el gobierno de Colombia para la independencia de Cuba, se ocupaba también de un proyecto de la más alta importancia, así para el país de su nacimiento como para los demás de la América del Sur.

Durante su residencia en Londres había tenido oportunidad de cruzar ideas con algunos personajes de la capital británica y concibió y planteó el proyecto del establecimiento de la navegación por buques de vapor en el Pacífico.

A su regreso a México, donde, como hemos dicho, figuró notablemente en la política, elevó un memorial al Gobierno de Colombia, solicitando patente para la realización de su importante iniciativa. Y así, en carta dirigida al Dr. Pedro Gual, Ministro de lo Interior y Relaciones Exteriores, desde Maracaibo, el 21 de noviembre de 1823, le decía:

"Reitero á Ud. mi súplica sobre la patente de barcos de vapor en el Pacífico. Si Ud. tiene á bien conseguírmela, remítala Ud. á New York, á nuestro Salazar.- Como el Comodoro Daniels ha ido á Santa Fé y le ha hablado largo sobre el particular, es regular se aproveche de mis ideas y de lo mucho que he trabajado en el éxito de esta empresa. Poco importa, lo que más deseo es que se logre; desde mucho tiempo estoy acostumbrado á trabajar sin fruto ninguno. Sea feliz el país, beneficiese con nuevas instituciones, y no hagamos caso de lo demás."



Retrato de Vicente Rocafuerte en la galería de presidentes del Palacio Nacional

Pero ni el Sr. Rocafuerte ni el Comodoro Daniels arribaron, por entonces, a una conclusión práctica, efectiva. Solo al cabo de dieciocho años se vio realizado el proyecto de la navegación marítima por vapor, mediante los empeños del mismo señor Rocafuerte, como lo haremos ver en un estudio histórico especial.

Ahora se trata de dar a conocer cuál fue el primer vapor para la navegación en nuestra ría y en nuestras costas.

\*\*\*

Había terminado el período presidencial del señor Rocafuerte (en 1839) y desempeñaba ahora la Gobernación de Guayaquil.

Tanto como en la Presidencia de la República, en su nuevo cargo se ocupó entusiastamente en todo lo que podía significar un beneficio positivo para el país, en la organización de empresas que dieran impulso al progreso nacional.

Debido a su iniciativa, se constituyó, pues, en Guayaquil, una sociedad para implantar la navegación, por medio de buques de vapor.

El 6 de enero de 1840, después de las gestiones preliminares del caso, quedó constituida la *Compañía del Guayas*, con un capital nominal de cincuenta mil pesos.

El primer cuerpo de directores lo formaron los señores don Vicente Rocafuerte, don Manuel Antonio de Luzárraga, don Manuel de Icaza, don Vicente Gainza, don Carlos Lucken, don Juan Rodríguez Coello,

doctor José Joaquín Olmedo, don Manuel Espantoso y don Francisco de Icaza; siendo Secretario don Horacio Cox.

La escritura de sociedad fue firmada el día 8, aun cuando no estaban llenas las acciones en su totalidad.

Resolvió la compañía que el buque se construyera en el Astillero de Guayaquil, y que la maquinaria se pidiera a los Estados Unidos de América, lo más brevemente posible.

Comenzaron, pues, los trabajos de la nave; mas, parece ser que avanzaban lentamente, ya que transcurrió un año, y para marzo de 1841, aún cuando estaban bastante avanzados, no se habían terminado.

La compañía encontró obstáculos y se vio en dificultades económicas, pues no había alcanzado a colocar todas las acciones; de tal manera que aún tuvieron los directores que suplir algunas sumas, en su deseo de llevar a término la obra.

Con todo ésto, no les fue posible realizar por completo su intento, y resolvieron proponer la venta del vapor al Gobierno.



El muelle de Guayaquil en el siglo XIX (grabado de Ernest Charton)

En oficio del 2 de junio de 1841, decía el Gobernador de la Provincia al Ministro del Interior:

"En mi comunicación del 21 de mayo último, marcada con el número 44, tuve el honor de poner en conocimiento del Supremo Gobierno, por el respetable órgano de U.S., la noticia lisojera de que el 7 del presente mes ddebía llegar a este puerto un buque de vapor, con el objeto de establecer la navegación por esta clase de embarcaciones en esta carrera; y, como posteriormente se me ha asegurado que uno de los propósitos del señor Weelwright, socio de la Compañía, y que viene a bordo del citado buque, es el de comprar el que se halla en este astillero, sin concluirse por falta de la máquina que no ha llegado, pero que deberá estar en esta ciudad dentro de muy pocos días, pues hay noticias positivas de estar ya en el Callao; se me hace preciso manifestar al Poder Ejecutivo, que la expresada enajenación tendrá efecto, respecto a que, no habiendo alcanzado las suscripciones para la conclusión del buque, ni existir fondos para cubrirse lo que

han suplido los directores, se verá obligada la compañía de esta ciudad a venderlo, para satisfacer los precisados fondos.- Esta enajenación se me hace demasiado sensible, al considerar que, después de tantos afanes y trabajos, como los que se han invertido para obtener en nuestras costas una propiedad tan útil y ventajosa al comercio, tengamos que cederla por necesidad al extranjero y privarnos de sus buenos resultados. Pero, sin embargo de estos inconvenientes, la Gobernación encuentra un medio fácil como poder conciliar estos intereses; y es el de que, necesitando nuestro Gobierno de un buque de guerra, para respeto y defensa de estas partes, principalmente en las circunstancias presentes (1), ninguno más a propósito para poder armarlo en guerra, que el de que se trata; ni ningún otro puede obrar con más actividad y buen éxito en el particular. Así es que el Gobierno, si lo tiene por conveniente, puede autorizar a esta Gobernación para su compra; que yo me comprometo a verificarla con mucha comodidad, pudiendo realizar su pago insensiblemente; pues, consistiendo éste en el valor de treinta y dos a treinta y cuatro mil pesos que importará el buque concluido, y siendo acreedores a esta cantidad en la mayor parte comerciantes, se les puede ir abonando acreencias en parte de los derechos que causaren en la Aduana por sus introducciones; y de este modo se consigue que el Gobierno se haga de una propiedad que le es tan necesaria y útil; y que al mismo tiempo, no nos privemos de obra de tanta importancia y que nos ha costado tantos afanes."

El Gobierno opuso algunos reparos a la propuesta; pero acabó por resolver la compra del buque, manifestándolo así el Ministerio al Gobernador de Guayaquil, en oficio del 25 de junio.

"Como en la actualidad, -decía,- el Supremo Gobierno ha sido informado de que la máquina que debe servir al referido buque, puede haber llegado a ese puerto, en unión del maquinista destinado para montarla y dirigirla; y atendiendo, además, a que es de imperiosa necesidad ponernos en un estado de defensa cual lo requieren las presentes circunstancias, S.E. el Poder Ejecutivo se ha servido autorizar a U.S. para que, sin pérdida de tiempo, proceda a verificar la compra del susodicho buque de vapor; recomendando a U.S. hacerlo del modo más ventajoso al erario y conciliando los medios más acomodados de satisfacer su importe, con la escasez de las rentas, no menos que con las graves atenciones que gravitan sobre esas cajas.- Así mismo recomienda S.E. que U.S., de acuerdo con la Comandancia General del Distrito, dicte todas las medidas necesarias a fin de que la construcción del indicado bajel se concluya del modo más aparente para el servicio a que debe ser destinado; cuidando de que todas sus maderas sean de buena calidad y tengan las dimensiones convenientes para resistir la gruesa artillería que precisamente se montará en él; velando porque las distribuciones interiores se practiquen de un modo adecuado a una embarcación de guerra; y, por último, que U.S. haga todo cuanto juzgue oportuno para armarlo con prontitud y de una manera que asegure el logro (¿) que la nación se propone.- Al concluir la presente nota, réstame recomendar a U.S. que si, contra toda probabilidad, la máquina no hubiere llegado aún, sería indispensable que la compra se hiciera de un modo condicional; y que, por lo que respecta al maquinista, o ingeniero, U.S. lo contrate, sea al mes o al año, con la economía que caracteriza al patriotismo de U.S." ...

Se formalizó, pues, el negocio; el buque pasó a ser propiedad del Estado, y los trabajos para su conclusión se hicieron con mayor actividad.

No dejaremos de anotar aquí un hecho honroso para su autor: el señor doctor José Félix Valdivieso, al tener noticia de la operación de compraventa que se había efectuado, cedió en beneficio del Estado una acción de la compañía; acción que, según lo expresaba en el oficio al respecto, había tomado "en su deseo de contribuir de algún modo a la mayor prosperidad del puerto de Guayaquil."

#### NOTA

(1) Se temía y aún esperaba una agresión por parte del Perú, del cual se decía haber adquirido una fragata de guerra y prepararse contra el Ecuador.

[SIGUIENTE](#)