

LA RUTA A LA MAR DEL SUR Y LA FUNDACIÓN DE IBARRA, SIGLOS XVII-XVIII

Rocío Rueda Novoa

TEHIS/Universidad Andina Simón Bolívar

RESUMEN

El estudio analiza el intento de las autoridades coloniales quiteñas de poner en marcha un proyecto vial que conecte la región centro-norte de la Sierra con la costa del Pacífico en el siglo XVII. Con este propósito, se fundó la villa de San Miguel de Ibarra, un centro urbano de enlace que permitiría concretar dicho proyecto vial. El artículo enfatiza en la ubicación estratégica de la ciudad, la participación del Cabildo, las aspiraciones económicas de las élites regionales, la participación de Pedro Vicente Maldonado y las dificultades y oposiciones que impidieron la realización del proyecto.

PALABRAS CLAVE: Ibarra, Esmeraldas, camino, élites, Cabildo, economía regional, Pedro Vicente Maldonado, siglo XVII, siglo XVIII.

ABSTRACT

The research analyzes the intent on the part of the colonial authorities in Quito to put in place a road project that connects the region north-center of the Sierra with the Pacific coast in the 17th century. To achieve this aim, the town of San Miguel de Ibarra was founded, a small urban center of connection that would impel the road project. The article stresses the strategic location of the city, the participation of the town council, the economic aspirations of the regional elites, the participation of Pedro Vicente Maldonado and the difficulties and oppositions that impeded the realization of the project.

KEY WORDS: Ibarra, Esmeraldas, road, elites, town council, regional economy, Pedro Vicente Maldonado, century XVII, century XVIII.

La puesta en marcha del secular proyecto colonial de abrir un camino que conecte la Sierra norcentral (Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Chimborazo), con la “mar del sur” o costa pacífica por la provincia de las Esmeraldas, a partir del siglo XVI, puso en escena a diversos actores e intereses involucrados en esta empresa, como la Corona española y la élite serrana. La Corona en atención a la finalidad misma de la empresa colonial, inicia una política de desarrollo vial tendiente a reducir distancias entre ésta y los nuevos espacios conquistados, para lo cual, plantea la construcción de una vía transversal y un puerto que permita llegar al Pacífico, Panamá y España, asegurando un dinámico intercambio comercial. Hasta el momento Guayaquil era el puerto marítimo que permitía el vínculo desde Pasto hasta Loja con la metrópoli.

Con este fin, se inician tempranas incursiones a Esmeraldas (1526), una región habitada por etnias como los Campaces, Niguas, Lachas, Yumbos, Cayapas y Malabas, aborígenes que fueron calificados como “indios de guerra o indios bravos, en un estado de completa gentilidad, traen guerra unos con otros y mantienen como principal sustento la carne humana, por lo que se les atribuye las más bárbaras costumbres”.¹ Más tarde (1553) se advierte la presencia de población negra que como producto de una serie de naufragios de los barcos que circulaban en la ruta comercial Panamá-Callao, se internaron en tierras esmeraldeñas modificando el cuadro étnico de la región. La falta de cooperación de estos nuevos habitantes, más el carácter violento y agresivo de los aborígenes, sirvió de justificativo a misioneros y capitanes para iniciar desde 1526 expediciones militares de conquista, pacificación y adoctrinamiento con el auspicio de la Corona.²

A pesar de los diversos medios utilizados para el sometimiento, desde el enfrentamiento bélico y el uso de medios persuasivos, el resultado fue infructuoso, esto motivó al Rey a emitir una cédula en 1601, en donde destaca la importancia del control regional de este espacio y la construcción de un camino más corto, que abrevie la distancia entre los centros de producción andinos y los mercados de Tierra Firme.³ Adicionalmente, este documento evidencia un cambio en la política imperial respecto a la reducción

1. “Representación del Procurador del Convento de la Merced de la Audiencia de Quito, en que se pide no se obligue a los indios de Gualea y Nanegal a que trajinen por el nuevo camino de Esmeraldas. Quito”, IX-1740, en José Rumazo González, comp., *Documentos para la Historia de la Audiencia de Quito*, tomo IV, Madrid, Afrodísio Aguado, 1949, p. 296.

2. Rocío Rueda, *Zambaje y Autonomía. Historia de la gente negra de Esmeraldas. Siglos XVII-XVIII*, Quito, Abya-Yala, 2001, pp. 99-123.

3. “Real Cédula para el Virrey del Perú sobre la pacificación y poblamiento de la Provincia de las Esmeraldas”, Valladolid, 29-III-1601, en José Rumazo González, comp., *Documentos para la Historia de la Audiencia de Quito*, p. 296.

de Esmeraldas y la construcción vial. Ahora la Corona da apertura a la iniciativa privada para que invierta en la búsqueda de una ruta comercial al mar Pacífico.

Con este fin, se plantea el recurso de la capitulación, que era un convenio entre el Rey y una persona natural, quien recibía beneficios políticos y económicos a cambio de habilitar el camino y mantenerlo en buenas condiciones. Al respecto el Rey encarga al Presidente de la Audiencia "(...) capitulase con algunas personas que se encarguen de construir un camino y de pagar lo que de mi hacienda se a gastado hasta agora en eso.⁴ La élite de la Sierra centro-norte acogió esta propuesta, pero para llevar a cabo esta empresa era necesario contar con la formación de un centro urbano administrativo, una villa de españoles, la Villa de San Miguel de Ibarra.

A continuación, tratamos de conocer, a partir de ciertas evidencias documentales, la importancia estratégica que adquirió la ubicación de la villa de Ibarra para implementar un proyecto vial con la intención de dinamizar el comercio de exportación de la Sierra norcentral. Por otro lado, entender cuál fue el nivel de participación del Cabildo de Ibarra, la población de la villa, los pueblos del corregimiento y las élites regionales, en las propuestas viales que se ofertaron desde el siglo XVII hasta los primeros años del siglo XIX. Y por último evidenciar la fuerte oposición de diversos sectores locales y fuera de la región, en el fracaso de una aspiración de la élite andina.

LA VILLA DE SAN MIGUEL DE IBARRA: UN CENTRO URBANO ESTRATÉGICO EN LOS ANDES

Es conocido por todos la importancia que tuvo el sistema urbano como modelo de organización espacial de la América hispana. Las ciudades fueron concebidas como punto de partida y apoyo para nuevas conquistas, como centros administrativos, mercados regionales y con el fin de explotar las regiones auríferas. Estas ciudades que adquirieron categorías administrativas de ciudad, villa o asiento, se conformaron básicamente con población española y se constituyeron en el armazón de un verdadero sistema de producción y de transferencia de riqueza hacia la metrópoli.

En el caso de la villa de Ibarra, su establecimiento responde a un interés eminentemente económico-comercial, de allí que el sitio en donde va a estar emplazada es estratégico; el valle de Carangue era un sitio de paso obligado de los comerciantes que transitaban en el circuito comercial hacia Cartagena, por el norte y por el sur, hacia Lima. Por lo mismo, este espacio

4. *Ídem.*

era perfecto para abrir un camino transversal al mar que acorte la distancia y active el comercio con el mercado panameño.⁵ Además, se encontraba en medio de comunidades indígenas densamente pobladas al norte de Quito y al sur de Pasto y, adicionalmente ofrecía las condiciones necesarias para ser ocupado: abundancia de agua, leña, fertilidad de los campos y suficientes indios para el servicio de la villa. Todos estos aspectos llevaron al presidente de la Audiencia, Miguel de Ibarra, a encargar al capitán Cristóbal de Troya Pinque, vecino encomendero y Regidor de Quito,⁶ para la reducción y poblamiento de la villa en el mes de septiembre de 1606.

El interés económico de las autoridades coloniales por poner en marcha un proyecto vial que fomente el comercio de exportación, llevó a las autoridades de la Audiencia a convocar a las élites de la Sierra centro-norte a formar parte de este gran reto. Esta decisión de las autoridades de Quito obedeció a la política instaurada en el espacio peruano respecto a la especialización económica regional, con el fin de cubrir los requerimientos mineros de Potosí, producto de lo cual, la Audiencia de Quito, luego de la segunda mitad del siglo XVI, se convierte en productora de textiles, actividad que para inicios del XVII constituye el renglón dominante de la economía. Esta vocación textil se concentró en la Sierra norcentral, desde donde las manufacturas y otros productos agrícolas salían hacia el norte como parte del comercio interregional con Nueva Granada, en el circuito que enlazaba Quito con Bogotá y Cartagena, atravesando ciudades como Pasto, Cali, Cartago y el valle del río Magdalena. Este comercio fue manejado por mercaderes de Buga, Cali, Popayán, Pasto y Barbacoas, quienes una vez en Quito, adquirían géneros a bajos precios, y ofrecían artículos extranjeros, registrando ganancias en sus transacciones.⁷

En el circuito mercantil del sur que iba por el corredor andino, estaba el camino del “Chasqui”, que seguía la ruta de Cuenca, Loja, Piura, Trujillo y llegaba hasta Lima. En el eje transversal se encontraba la ruta marítima hacia Guayaquil, que utilizaba la vía que une la Sierra central de la Audiencia con el puerto; la parte correspondiente a la vía terrestre estaba conformada

5. Este interés se expresa en una carta enviada por el Rey al presidente de la Audiencia, Miguel de Ibarra en 1607, en la que solicita se le informe sobre los avances realizados para abrir un camino desde la villa de Ibarra a la mar del sur, ver Publicaciones del Archivo Municipal, *Plan del Camino de Quito a Esmeraldas según las observaciones astronómicas de Jorge Juan y Antonio de Ulloa*, 1736-1742, vol. XIX, Quito, Talleres Tipográficos Municipales, 1942, p. 204.

6. “Poder que da el presidente de Quito de la Audiencia Don Miguel de Ibarra, a Cristóbal de Troya para la fundación de la Villa de San Miguel de Ibarra en el Valle de Carangue”, en Publicaciones del Archivo Municipal, *Libro Primero de Cabildos de la Villa de San Miguel de Ibarra, 1606-1617*, vol. IV, p. 4.

7. Robson, Tyrer, *Historia demográfica y económica de la Audiencia de Quito*, Quito, Banco Central del Ecuador (BCE), 1988, pp. 123, 124.

por largos y difíciles trechos de herradura que en el invierno se volvía intransitables, interrumpiendo la vía. Una vez en Guayaquil, las mercancías se transportaban por barco a Tumbes, al Callao y a la ciudad de Lima, desde donde se distribuía a todo el espacio peruano.

Este circuito del sur fue igualmente controlado por la élite de la Sierra norcentral, un sector que operó con agentes encargados del comercio interregional, pues a la vez que llevaban textiles a Lima, a su regreso traían artículos de Castilla para el consumo de las familias acaudaladas.⁸ Los problemas que enfrentó este sector eran los altos costos de transporte cobrados en Guayaquil, hecho que motivó el constante reclamo de los agentes de comercio. Esta práctica obedecía al monopolio comercial alcanzado por Guayaquil desde 1605, el cual incluía las rutas hacia Lima, Panamá y Nueva España.⁹

La presencia de una villa, en un sitio estratégico y con un centro político administrativo efectivo, podía llevar adelante el proyecto de abrir una ruta comercial a través de un camino directo hacia el Pacífico y eliminar la serie de trabas que presentaba el circuito comercial del sur. Igualmente, los comerciantes quiteños que se dirigían a Cartagena a adquirir ropa de Castilla podían obviar este mercado privilegiando el de Portobelo, en donde los precios eran más bajos y la mercadería surtida.

Por lo tanto, el proyecto exportador que proponían las autoridades de la Audiencia, incluye a Quito y sus provincias, Nueva España. El rol de Quito al formar parte de esta nueva región económica era convertirse en la principal proveedora de manufacturas y alimentos (tejidos, harinas, jamones, conservas, cereales, jarcias, pólvora, azúcares, cecinas, cuerdas) del mercado panameño. A través de un intenso comercio se multiplicaría la producción, y existiría mayores ingresos para la real hacienda a través de las alcabalas y almojarifazgos, dando un gran impulso a la economía de la Audiencia.

8. *Ídem*, pp. 220-231.

9. Martín de Fuica, vecino de Quito, quien obtuvo del auspicio del Cabildo de Quito en 1615 para abrir un camino desde Quito a la Bahía de Caracas, señala la gran utilidad que ofrecería un nuevo camino pues a más de sacar las cosechas a Tierra Firme "(...) se libraría a esta república porque abiendo como no hay mas puerto que el de Guayaquil rresgatan en el a los mercaderes pesando a peso de oro cada botiquín que alquilan y las bodegas y la sal y todas las demás cosas de que tienen necesidad dichos mercaderes (...)", "Informe del Cabildo para el Presidente de la Audiencia sobre el proyecto de Martín de Fuica y fray Diego de Velasco", en *ídem*, pp. 108, 109.

LA VILLA DE IBARRA Y SU ESFUERZO POR ENCONTRAR UNA RUTA AL MAR. SIGLO XVII

Una vez fundada la villa y siguiendo los modelos impartidos en otras ciudades de la Audiencia, se procedió a estructurar el Cabildo y a nombrar autoridades. Inicialmente, el primer corregidor fue el capitán Diego López de Zúñiga, corregidor de Otavalo, pero en diciembre de 1606 asumió el capitán Cristóbal de Troya en calidad de corregidor de la villa de Ibarra y del partido de Otavalo.¹⁰

A partir de la estructuración del Cabildo, una de las funciones, a más de regir la vida local de la villa, fue impulsar la apertura de la nueva vía hacia la costa pacífica, y en esa medida Ibarra se convierte en la base de operaciones de este gran desafío. Las autoridades del Cabildo, específicamente los corregidores, asumen el rol de “empresarios viales”, o constructores de la obra, para lo cual debían contar con estatus y una amplia capacidad económica. Los cabildantes desde un inicio apoyaron este proyecto; su motivación era las lucrativas ganancias que prometía el comercio de exportación, pues varios de ellos habían incursionado en el comercio interregional. Es el caso de los regidores Juan García y Cristóbal de Ledesma (1619), el de Francisco de Grijalva,¹¹ escribano público del Cabildo en 1627, el del teniente general Antonio de Uclés y el procurador general Juan Morales Negrete.

El corregidor Cristóbal de Troya es quien inicia la apertura del camino al mar, cubriendo todos los gastos de su patrimonio. Claro que la condición de máxima autoridad de la villa, le concedió plenas facultades para aprovechar los escasos recursos con que contaba el Cabildo. Cristóbal de Troya, en la expedición que inició en marzo de 1607, salió junto a veinte soldados de la villa, diez arcabuces, yanaconas e indios de servicio. En su trayecto visitó pueblos como “Yambaqui, San Pedro, Nuestra Señora de Guadalupe y comprobó que estos se encontraban de “(...) media paz y mal reducidos”,¹² posteriormente llegó al río Santiago y Ancón de Sardinias, sitio que consideró apropiado para establecer un astillero. El informe sobre las facilidades que ofrecía la región para el camino fue enviado al presidente Miguel de Ibarra, quien a su vez lo envió al Rey.

10. Jorge Villalba F., *Miguel de Ibarra. Presidente de Quito, 1600-1608*, Quito, Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE), 1991, p. 376.

11. Poder, AHBC/I, Fondo Municipal, Protocolos, 2-III-1627, f. 81v.

12. “Relación del camino y puerto de la Mar del Sur por Cristóbal de Troya Pinque”, en AHBC/I, Fondo Municipal, Protocolos, 3-V-1607, p. 41.

En 1610, el nuevo corregidor de la villa, capitán Miguel Arias de Ugarte, en respuesta a la carta enviada por Juan Fernández de Recalde, presidente de la Audiencia, señala que una de las razones para fundar la villa fue descubrir el camino y abrirse paso y navegación para Panamá en beneficio de Vuestras mercedes y de los vesinos de esa Villa (...),¹³ y que esta partió con la misión de reducir a los indios Malabas, opuestos a colaborar en las labores del camino. En su expedición le acompañaron treinta soldados y varios vecinos de la villa, quienes a su regreso debían incentivar a la población para fundar un pueblo de españoles en el trayecto de la nueva vía. Como resultado de esta expedición se inició la construcción del camino de “Yamboqui”,¹⁴ obra que para su perfeccionamiento contó con la participación de indios de los pueblos aledaños y los pobladores de la villa, quienes realizaron donaciones de maíz, trigo, carneros y prestaron herramientas como “varretones, gualmos y asadones”.¹⁵ Según Arias de Ugarte el aporte de la población debía ser en dinero, asunto que rechazó el Cabildo argumentando la pobreza de los vecinos debido a los gastos realizados en la habilitación de la villa: compra de solares, construcción de casas, cercas, pago de alcabalas y por las contribuciones realizadas para edificar los puentes de Guallabamba, Lita y Pisque.

De lo expuesto se deduce que a más de los corregidores, quienes participaron en el proyecto vial, fue la población de la villa, a través de los soldados enviados para la pacificación y conquista de los naturales, la que entregó provisiones. También se contó con la presencia de mano de obra indígena en la edificación del camino. La concesión de indios a los constructores, al igual que los cargos de corregidor de Otavalo, de la villa de Ibarra y la gobernación de Esmeraldas por dos vidas, fueron, entre otros, los beneficios otorgados por la Corona y registrados en las capitulaciones para la construcción del camino. Este primer documento fue firmado entre el corregidor de Ibarra, capitán Pablo Durango Delgadillo (1612), y el presidente de la Audiencia Fernández de Recalde,¹⁶ documento que sirvió de base para futuras capitulaciones.

La dotación sistemática de mano de obra por parte del Cabildo de Ibarra, se realizó a través del sistema de la mita. Los corregidores, al tener a su

13. “Carta del Presidente de la Audiencia de Quito al Cabildo de Ybarra”, en AHBC/I, Fondo Municipal, Protocolos, 7-X-1610, p. 388.

14. “Pablo Durango Delgadillo pidiendo socorro a la Villa, en el alzamiento de la provincia de Esmeraldas”, en *Libro Primero de Cabildos de la Villa de San Miguel de Ibarra, 1617-1635*, Publicaciones del Archivo Municipal, vol. II, pp. 96, 97.

15. “Cabildo en San Miguel de Ybarra. Se trata de la expedición del Corregidor Miguel Arias de Aguarte”, en AHBC/I, Fondo Municipal, Protocolos, 30-X-1611, *doc. cit.*, pp. 391, 392.

16. John Leddy Phelan, *El Reino de Quito en el siglo XVII*, Quito, BCE, 1995, p. 36.

cargo la obra del camino, tenían la autoridad para reclutar a los peones indios. Así, en 1612, Durango Delgadillo dispuso de la población de Lita y Cahuasqui, jurisdicción de su corregimiento y como gobernador de Esmeraldas, ocupó a los indios cayapas, malabas y a mulatos, población exenta del tributo por estar destinados al servicio personal del camino. Tanto indios como mulatos se ocuparon en la composición de tambos, como vigías, canoeros y en cortes de madera. Existieron casos como el del Comisario de Tierra Firme y constructor Juan Vicencio Justiniano, quien al ocupar indios tributarios de la Sierra en el eje vial Ibarra-río Mira-Puerto de Gorgonilla (1657) asumió el pago de los tributos a los encomenderos.

De los proyectos descritos y de los resultados obtenidos por otras propuestas viales que siguieron la ruta Ibarra-río Santiago o río Mira en el transcurso del siglo XVII, como la de Francisco Pérez Menacho que continuó la obra de Delgadillo; la de Héctor de Villalobos (1628); o la de Juan Vicencio Justiniani (1657), quien se acercó a la habilitación del camino desde Ibarra al río Santiago fue el corregidor Pablo Durango Delgadillo. Entre 1616 y 1619, trabajó un camino de herradura de menor pendiente y altura que los transitados por los aborígenes; por esta vía, mercaderes con sus caballos y mulas recorrían desde Ibarra hasta el río Bogotá y de allí en canoas hasta el puerto del río Santiago. Sobre la funcionalidad de la ruta, el presidente Antonio de Morga refiere la presencia de fragatas provenientes de Panamá, con lo que se inicia al tráfico de mercancías. Mientras que el obispo de Quito fray Alonso Fernández de Santillán y el oidor Manuel Tello de Velasco certificaron las buenas condiciones de la vía, en el viaje realizado de Panamá al río Santiago y por la ruta terrestre a Quito.¹⁷ Hay que señalar que al tiempo que Delgadillo trabajaba este camino, el Cabildo de Quito auspició la construcción de una ruta alterna que partía desde Quito a la Bahía de Caracas a cargo del mercader quiteño Martín de Fuica.

Los esfuerzos realizados por Delgadillo, las autoridades de los cabildos de Ibarra y de Quito,¹⁸ y las esperanzas puestas por los hacendados serranos en que pronto sacarían sus manufacturas, ganado y productos del campo al mercado panameño, no bastaron para mantener abierta esta ruta. Varias razones conspiraron para su cierre.

17. "Carta del Presidente de la Audiencia de Quito al Virrey del Perú", I-15-1616, en *ídem*, pp. 240, 241.

18. El presidente Antonio de Morga fue uno de los presidentes que se empeñó en que la obra de Delgadillo se culmine, pues era conocido por todos que una de sus actividades era el comercio especialmente de géneros prohibidos por la Corona. Amilcar Tapia, "El camino Quito-Ibarra-Esmeraldas en el siglo XVII", en Grupo 'Amigos de Ibarra', *Monografía de Ibarra*, tomo II, 1997, p. 141.

En primer lugar, la resistencia puesta por los indios Malabas, debido a que las tareas impuestas para trabajar el camino habían alterado su ritmo de vida, pues la débil presencia española en la región les había permitido organizar su propio sistema de subsistencia. Este rechazo se evidenció en la sublevación de 1619, que trajo como resultado la destrucción del pueblo de Montesclaros, el puerto de Santiago y desmanes cometidos en la población de Otavalo. La oposición permanente de estos indios exigió del Cabildo de Ibarra el envío de soldados para resguardar los avances de la obra de Delgadillo. Otro obstáculo constituyó la escasa colaboración de los pequeños estancieros de la región, quienes a raíz de las asignaciones de los indios para asistir al camino, se quejaban de la escasa rentabilidad de sus fundos. Los doctrineros por su parte, prohibieron a sus feligreses acudir a trabajar en el camino, pues esto les impedía continuar con la lucrativa red de comercio que habían montado, en donde los indios cumplían una doble función como productores de bienes y medios de transporte a los mercados de Quito.¹⁹ Todas estas dificultades desalentaron al corregidor y determinaron el fracaso de la empresa vial propuesta por Durango Delgadillo.

No menos significativa resultó la oposición de ciertos virreyes de Lima Príncipe de Esquilache (1614-1621); Marqués de Guadalcázar (1621-1628); Conde del Chinchón (1629) y Conde de Salvatierra (1657), debido al temor que tenían de que los nuevos puertos fomentaran la piratería en el Pacífico y pusieran en peligro los dominios españoles. Esta empresa, según las autoridades, era factible con la ayuda de los zambos que habitaban la costa esmeraldeña. Al obstáculo puesto por los virreyes se sumó la de los comerciantes de Lima y el Callao, quienes mantenían un próspero comercio de granos y ganado con Panamá. Igualmente, para los guayaquileños la presencia de una ruta de comunicación más corta hacia Panamá a través del puerto de Santiago,²⁰ hacia peligrar el monopolio comercial que tenían al ser el único punto de salida marítima de la Audiencia de Quito.²¹

Al declinar el siglo, si bien no fue posible habilitar un camino que activara el comercio de exportación, tomando a Ibarra como punto de partida,

19. Ver Rocío Rueda Novoa, *Zambaje y autonomía...*, pp. 112, 113.

20. Según el presidente Antonio de Morga, el camino de Santiago tenía dos ventajas: el puerto de Santiago estaba 240 kilómetros más cerca de la ruta de Bahía de Caracas propuesta por Martín de Fuica y casi la mitad de la ruta del Santiago era fluvial, mientras que la trocha de Bahía de Caracas era terrestre. "Descripción de la Provincia de Esmeraldas", Quito, 1620, en *ídem*, pp. 230-240.

21. Una de las causas de la oposición de Guayaquil obedeció a la baja comercial que sufría el puerto debido a la política del virrey Esquilache de limitar la exportación de cacao a Centroamérica, en un intento por frenar el contrabando, en John Leddy Phelan, *El Reino de Quito...*, p. 45.

sin embargo, esta villa, como centro urbano, ubicado en un sitio de tránsito de la ruta interregional de comercio hacia el norte y el sur, adoptó a partir de su fundación un rol dinámico en el comercio.

Los involucrados en actividades de intercambio eran generalmente españoles o criollos ligados por lazos de parentesco, que tenían la categoría de vecinos y ejercían cargos públicos.²² Dentro del tipo de comercio desarrollado, se identifican varias modalidades: la del comercio menor o de abastecimiento interno, que se realizaba a través de las pulperías o tiendas²³ que eran provistas por tratantes; existen casos en que éstos, a su vez, eran propietarios de estos negocios, como la pulpería de Juan Gómez Ramos. Una segunda actividad de comercio se dio entre Ibarra y las regiones cercanas; los mercaderes ibarreños llevaban al mercado quiteño productos como cereales, lana, algodón y azúcar.

Una tercera modalidad, constituye el comercio de exportación ligado al circuito comercial del sur y del norte. Con el sur, los comerciantes ibarreños adquirían productos agrícolas y ropa, de la tierra de los obrajes de Quito y los transportaban a la feria de Lima o encargaban a agentes para que realizaran las transacciones. Desde esta ciudad traían géneros de Castilla para ser distribuidos en Quito e Ibarra. Entre estos mercaderes se destacan Gaspar de Oñate, Francisco de Grijalva, cuñado de Lorenzo Carvallo, escribano del Cabildo.²⁴ Las relaciones de comercio de Ibarra y el circuito del norte, se intensificó entre 1630 y 1650. Los mercaderes de la villa exportaban lana, textiles y sal a Pasto o entregaban su dinero a agentes que viajaban a Cartagena para adquirir productos de Castilla.²⁵

Durante el siglo XVII la villa de Ibarra alcanzó un buen nivel de intercambio comercial, pero los problemas de la distancia, las sendas infranqueables para llegar a los mercados limeños y de Cartagena y como consecuencia de esto, los precios elevados de las mercancías, no se habían resuelto. El Cabildo de la villa de Ibarra y la élite de la Sierra norcentral continuaron ci-

22. Entre los mercaderes por tradición se encuentra la familia Chica Narváez. Alonso de la Chica Narváez fue corregidor de Ibarra en 1617; más tarde su hijo, Diego de la Chica Narváez, fue un importante mercader de la villa. Andrea Ayala Flores, "Mercaderes, tratantes y pulperos en la Villa de San Miguel de Ibarra 16016-1650", tesis de grado inédita, Pontificia Universidad Católica, Facultad de Ciencias Humanas, 1998, p. 43.

23. Entre los productos o géneros de una pulpería se registran: sedas de todo color, pita, cintas de tabasco, cuchillos, sedas, terciopelo de la China, jergueta de Castilla, especies, jabones, confites, biscochuelos, cuerdas, agujas de sastrer, etc. Andrea Ayala Flores, "El comercio en la villa de San Miguel de Ibarra 1606-1650. Sus protagonistas", en *Monografía de Ibarra*, tomo II, Grupo 'Amigos de Ibarra', pp. 234, 235.

24. Andrea Ayala Flores, "Mercaderes, tratantes y pulperos...", p. 44.

25. "Carta de obligación", en AHBC/I, Fondo Municipal, Protocolos, 30-III-1640, f. 39v.

frando sus esperanzas en la ruta transversal por Esmeraldas, proyecto que propusieron en el siguiente siglo.

PEDRO VICENTE MALDONADO Y EL CAMINO IBARRA-RÍO SANTIAGO

Con la nueva centuria, los sectores empeñados en activar el comercio a través de Esmeraldas, van a intervenir en medio de una dinámica diferente, generada por la nueva política mercantil de España a través de las reformas borbónicas emprendidas en el siglo XVIII. Éste constituyó un esfuerzo de la Corona por afianzar su poder imperial y obtener de sus colonias el mayor rendimiento económico y fiscal. Dentro de los cambios económicos regionales, en el transcurso de este siglo, la Audiencia de Quito experimentó un escaso flujo de moneda producto del estancamiento minero de Potosí, rama que había permitido la activación de otros sectores de la economía. Esto trajo como consecuencia la escasa demanda de textiles del mercado quiteño, comprometiendo a la rama artesanal textil su carácter de sector económico dominante de la Audiencia. Adicionalmente, la política exterior de la Corona de considerar los espacios americanos como mercados de los productos europeos y como posibles exportadores de materias primas, llevó al sector textil a subordinarse al agro, conformando el complejo hacienda-obraje. A la vez que el litoral se convierte en el nuevo horizonte mercantil de los serranos, al demandar productos agropecuarios, frente a la especialización de Guayaquil en sembríos tropicales de exportación como cacao, azúcar y tabaco.²⁶

Con la pérdida del mercado peruano, las élites obrajeras de la Sierra norcentral se van a empeñar en vincularse a otros espacios como el mercado minero de Barbacoas y el Chocó, pues el envío de productos agropecuarios y textiles posibilitaba contar con oro y fortalecer la economía de la región.²⁷ Con este fin, era necesario reactivar el proyecto vial por Esmeraldas; nuevamente el camino a la Mar del Sur se convierte en la alternativa para el tráfico mercantil y el dinamismo comercial.

En este contexto, don Pedro Vicente Maldonado, miembro de una familia de hacendados, obrajeros y de la burocracia colonial, presenta un proyecto vial por Esmeraldas al virrey del Perú Marquex de Castellfuerte, en

26. Carlos Marchán R., "Economía y sociedad durante el siglo XVIII", en Enrique Ayala, edit., *Nueva Historia del Ecuador*, vol. 4, Quito, Corporación Editora Nacional/Grijalbo, 1989, p. 238.

27. *Ídem*, pp. 248-253.

1734; en éste resalta la importancia del comercio por ser “(...) el espíritu vivificante de los Reynos”, y las bondades que ofrecería el intercambio con las provincias del Chocó y la ciudad de Barbacoas. Señala además a Panamá como un mercado fundamental por ser “la puerta para asomarse a Europa”. Ahora las élites de la Sierra centro-norte van a aprovechar la nueva política de España, y con ese fin dejan atrás un modelo basado en el suministro de textiles al mercado interno colonial y privilegian un nuevo tipo de crecimiento que tenía como base los mercados del norte.

Este era un intercambio comercial que de realizarse por la ruta de Esmeraldas, terminaría con el monopolio comercial guayaquileño y además podía competir con los productos tropicales de exportación que producía el puerto. Entonces se comienza a considerar a Esmeraldas como una región potencialmente agrícola en donde bien se podría “(...) fundar haciendas de cacahuales, tabacos, cañaverales y traficar dichos productos al reino de tierra firme y Europa”.²⁸ Maldonado, con el apoyo del presidente Dionisio Alcedo y Herrera, planteó a las autoridades de la Audiencia, en 1735, la construcción de dos caminos con rutas diferentes, pues esto duplicaría el comercio. El primero, partía del pueblo de Nono, sitio cercano a Quito, hasta el denominado Nuevo Embarcadero en Esmeraldas y hacia Atacames.²⁹ Esta ruta era favorable para los hacendados y obrajeros de la Sierra centro (Riobamba, Latacunga, Quito) pues abreviaba la distancia a Esmeraldas, a diferencia de la ruta que partía desde Ibarra.

El segundo camino, el cual tiene importancia para este trabajo, fue el que se construyó en el itinerario Ibarra-río Santiago, el denominado camino de Malbucho, proyecto similar al del corregidor Pablo Durango Delgadillo y que se inició en 1739. Según Maldonado, este camino ofrecía muchas ventajas. Los pobladores de la villa podían sacar sus productos de manera ágil y rápida hacia el Pacífico; el descubrimiento de minas de oro en el río Santiago había motivado a las poblaciones de Barbacoas, Quito e Ibarra a realizar entables mineros, actividad que demandaba el abastecimiento de productos que ya eran suministrados por la villa de Ibarra. Para la construcción del camino, Maldonado no contó con el cargo de Corregidor de la villa como era costumbre, sino lo nombró Capitán General de la Provincia de Es-

28. “Información ante el escribano de Cámara de la Audiencia de Quito acerca del estado en que se encuentra el camino de Esmeraldas”. Quito 23-VII-1740, en José Rumazo González, comp., *Documentos para la Historia de la Audiencia de Quito*, tomo I, p. 212.

29. Pedro Vicente Maldonado logró habilitar este camino, según el informe del inspector del camino Don Juan de Astorga, “(...) dicho camino es traginable y corriente, según testimonio de los comerciantes llegaron con sus cargas y efectos al puerto de Atacames, luego de su reconocimiento (...) se internaron también sin riesgo por el río Esmeraldas y nuevo camino de la ciudad de Quito”, en *ídem*, pp. 79, 80.

meraldas. Lo que se le concedió fueron facilidades para que los encargados del camino pudieran reclutar mano de obra, contar con la colaboración de los hacendados de la región y de los corregidores de Ibarra, Otavalo y provincia de los Pastos. Estas autoridades debían enviar a la gente desocupada y aquella población que habitaba cerca del camino con la obligación de pagarles un jornal.³⁰

A pesar del interés de Maldonado en la supervisión, este camino no se realizó; los mulatos Francisco y Santiago Rosero, encargados de la construcción desde Alto Tambo hasta el río Turubí, incumplieron el contrato. Las autoridades del Cabildo de Ibarra, en una carta enviada al Obispo de Quito, expresan que a pesar de los esfuerzos realizados por concretar la apertura de este camino, existen factores que, en conjunto, han dificultado esta empresa. En primer lugar, señalan la escasez de medios económicos de la villa y ante todo la falta de voluntad de los hacendados de la zona quienes "(...) viven retirados en sus haciendas, satisfechos con la mínima utilidad de sus incesantes agonías, desdeñan las esperanzas de conocidos premios por la certidumbre de una reducida comodidad".³¹

Para 1755, el corregidor de Ibarra, Manuel Diez de la Peña, yerno de Pedro Vicente Maldonado, se propuso continuar con este proyecto y nombró al capitán don Joseph Arboleda alcalde ordinario de la Villa, y a don Thomas Barba como encargados del camino. La obra se realizó a costa de sus bienes y con el aporte de los indios Mayasqueres, Chicales y Cayapas. La población de la villa de Ibarra debía aportar con cal, piedra y los oficiales necesarios levantar los estribos del puente sobre el río Lita, así como herramientas y víveres para el mantenimiento de los trabajadores. A pesar de que la obra estaba en ejecución y existió el ofrecimiento de la población de Iscuandé para poblar la boca del río Santiago y mantener habilitado el camino, el virrey de Santa Fe, marqués de Villar se opuso a su avance debido a las facilidades que este camino podía ofrecer para el contrabando y el trato ilícito en el comercio.³² Una vez más, el afán por contar con un camino de enlace Costa-Sierra se perdía; esta vez, la falta de motivación de los hacendados, de los mismos constructores, más la oposición desde Santa Fe, comprometieron el futuro del camino.

30. "Representación de Pedro Vicente Maldonado a la Audiencia de Quito acerca de la extensión de la provincia de Esmeraldas y la jurisdicción de su gobierno", Quito-X-1739, en *idem*, pp. 141, 142.

31. "Carta del Cabildo de Ibarra al Obispo de Quito", Ibarra, 24-X, en *idem*, pp. 379, 380.

32. "Carta del Virrey de Santa Fe al Obispo de Quito", Santa Fe, I-1751, en *idem*, pp. 403, 404.

EL CAMINO DE MALBUCHO: UN NUEVO RETO DEL CABILDO DE IBARRA

A partir de 1774, como producto de la liberación del comercio decretada por los reyes Borbones, en el itinerario Cabo de Hornos-Lima se fomentó el ingreso de textiles europeos de buena calidad y a bajo costo. Esto determinó aún más el recorte de la industria textil quiteña, lo que llevó a la élite del extremo norte del callejón interandino a insistir una vez más en la apertura del camino de Malbucho para que sus manufacturas y productos agropecuarios llegaran a los mercados del norte: Chocó, Izcuanué, Barbacoas y la Isla de Tumaco.

Para finales de siglo, este proyecto económico resultaba prioritario, especialmente para aquel sector de peninsulares y criollos que acogieron el ideario y programa del pensamiento ilustrado que enfatizaba en el ideal de progreso y prosperidad de las sociedades. Existen decididos promotores de este pensamiento como el obispo José Pérez Calama, Eugenio Espejo, José Javier Ascásubi y Juan Pío Montúfar, que conformaron la “Sociedad Patriótica de amigos del País de Quito”. Los esfuerzos de esta sociedad estaban dirigidos a “fortalecer la artesanía, la agricultura y la industria y proyectar una mayor circulación monetaria en la Provincia mediante el aprovechamiento de minas y la acuñación de monedas”.³³ Pérez Calama insistía en que había que establecer un pacto social entre las provincias que por su aislamiento geográfico y por el mal gobierno no habían podido gozar plenamente de las delicias que prodigaba el mutuo comercio.³⁴

Estas propuestas de los ilustrados quiteños fueron acogidas por el Cabildo de Ibarra, y específicamente por el corregidor Josef Posse Pardo, quienes con el apoyo del presidente de la Audiencia, Juan Antonio Mon y Velarde, propusieron en 1791 la construcción del camino de Malbucho, desde Ibarra al río Santiago, por lo que se emitieron las instrucciones necesarias. Se nombró como director general y superintendente de la obra al corregidor de Ibarra y se incentivó a que los vecinos realizaran contribuciones según sus posibilidades. Los aportes podían realizarse entre uno, cuatro y doce pesos, más los alimentos necesarios para mantener a los peones; el obispo Pérez Calama contribuyó con quinientos pesos, los curas con veinte y cinco pesos en plata y la obligación de asistir con la doctrina a los trabajadores del camino. Se construyeron barras, machetes y hachas para el desmonte del terreno y se procedió a reclutar a los in-

33. Keeding Ekkehart, *Surge la nación. La Ilustración en la Audiencia de Quito (1725-1812)*, Quito, BCE, 2005, p. 516.

34. José Pérez Calama, *Edicto Pastoral*, Quito, 1791, p. 14.

dios forzados de los pueblos de la villa y del corregimiento de Otavalo. De cada pueblo debían asistir los indios por quince días y los hacendados tenían la responsabilidad de su abastecimiento.³⁵ Los reos y vagos también estaban obligados a acudir al camino, población que una vez concluida la obra debían permanecer en calidad de colonos, con asignación de tierras y herramientas y con la condición de mantener el camino transitable.³⁶ Las instrucciones contemplaron la construcción de tambos, una casa hospital y un cementerio; y las tareas diarias de los peones, sobre su tratamiento y castigos impartidos, y sobre la necesidad de contar con un altar portátil para el pasto espiritual.³⁷

Con el fin de motivar la asistencia y apoyo de todos los vecinos, se hizo conocer las ventajas del sector como, la calidad del terreno para la producción de cacao, arroz, caña, algodón y la presencia de abundante madera. Se mencionó además la presencia de oro a lo largo del río Santiago, mineral que ya había beneficiado a mineros provenientes de Barbacoas y Popayán. Según el presidente Mon y Velarde “todo el camino que está proyectado es un continuo mineral de un oro subido y abundante, lo que se acredita bien con tres minas que están ya corrientes y otras varias que se van registrando”.³⁸

Una vez iniciada la obra se evidenciaron problemas como la resistencia de los indios asignados al camino, muchos de ellos, una vez que conocían la nómina, huían a otros pueblos o se amotinaban, como fue el caso de los indios de Cayambe, o de San Pablo. No poca documentación refiere la ociosidad de los peones en sus labores, por lo que se planteó llevar a familias de esclavos provenientes de las haciendas de temporalidades ubicadas en el valle del Chota, por ser gente que resiste los rigores del clima.³⁹

A pesar de estos inconvenientes, en 1792 el corregidor de Ibarra presentó al Cabildo la obra terminada. El camino partía de Ibarra y se podía trajar libremente con caballos y sus cargas hasta el puente de Licta, de allí al sitio de Canchayaco y, luego de jornada y media, al llamado Embarcadero. En todo el trayecto los ríos estaban provistos de puentes; restaba únicamente construir tambos en el trayecto Alto Tambo-Embarcadero, formar chacras

35. En 1791, Xavier de Ascásubi realizó una “petición a los hacendados de los pueblos y comarcas por donde pasa el camino de Malbucho para que contribuyan a su construcción y dejen libres a sus trabajadores que están ocupados en el referido camino”, en ANH, Tierras, Caja 156, 1-X-1791, fs.

36. “Expediente formado sobre la apertura del camino de Malbucho desde la Villa de Ibarra a la costa del Mar del Sur”, en ANH, Gobierno, Caja 27, 1790-1791, 27-I-1791, fs. 1-5.

37. “Relación sucinta del camino y río de Lita”, Ibarra-X-20-1791, en *Plan del Camino de Quito a Esmeraldas...*, p. 168.

38. “Informe del Presidente de Quito dirigido a Don Antonio Porlier acerca del nuevo camino de Malbucho”, en *idem*, p. 140.

39. “Carta enviada por José Posse Pardo al Presidente de la Audiencia de Quito”, 20-X-1791, fs. 24-27, en *idem*.

con pasto para los animales y empalizar y empedrar ciertos tramos. Según testigos que realizaron la inspección del camino, conocieron que el corregidor mantuvo buen trato con los peones, fueron alimentados con carne, biscocho, granos, papas y productos provenientes de sus haciendas, gastando en ello una considerable cantidad de pesos.⁴⁰ Una inversión que bien podía recuperarse con las regalías producto del comercio que pronto se iniciaría entre la dilatada provincia de Quito y la ciudad de la costa pacífica.

Entre 1794 y 1795, una vez habilitado el camino, el Corregidor de Ibarra solicitó se adopten las medidas necesarias para mantener habilitado el camino; entre otras, insiste en el establecimiento de pueblos en Licta y Malbucho para que asistan a los comerciantes, a los animales de carga y perfeccionen los sitios del camino que lo requieran. Para entonces, las autoridades de Tumaco habían iniciado una campaña tendiente a demostrar la precariedad del camino; afirmaban que lo cenagoso del terreno permitía únicamente recorridos a pie, y no el tránsito de animales con carga. Además, que el río Santiago no contaba con canales ni puerto para albergar a naves de gran magnitud.⁴¹ Al parecer, la falta de dinero impidió al corregidor Posse Pardo culminar con la obra propuesta y darle mantenimiento; con el tiempo, la vegetación cubrió el camino impidiendo el tránsito.

Con el Barón de Carondelet como presidente de la Audiencia en 1799, se va a retomar el camino de Malbucho; su política de gobierno, tendente a beneficiar a las élites quiteñas antes que a los intereses metropolitanos, hizo que una de las actividades fundamentales de su gestión fuera impulsar esta empresa. Carondelet, como hombre ilustrado, concebía al camino por Esmeraldas como la columna vertebral de un proyecto económico que buscaba por un lado, establecer un dinámico intercambio de productos serranos con los mercados del norte. El fin era obtener metales preciosos de Barbacoas y el Chocó, único medio para monetizar una economía que había perdido su liquidez luego de la baja producción obrajera. Por otro lado, este proyecto intentaba crear un espacio económico y político autónomo, que hiciera posible un sistema de intercambio libre de los condicionamientos impuestos por los puertos y las rutas asociadas al Callao y a Cartagena de Indias. De esta idea participaron las élites panameñas que vieron en esta propuesta la posibilidad de desarrollar vínculos estables de comercio.⁴²

40. "Representación que hace el Corregidor de Ibarra, Don José Pose Pardo al Cabildo de la ciudad. Ibarra", IX-1792, fs. 165-172, en *ídem*.

41. "Informe del teniente de Tumaco sobre las minas de Malbucho", Tumaco, 10-XI-1793, fs.213, en *ídem*.

42. Esto explica la gestión realizada por el presidente Carondelet para interesar a los habitantes de Panamá y formen una compañía de accionistas para la construcción del camino, en ANH, Fondo Especial, Caja 166, vol. 398, doc. 90100, fs. 20-49.

El mecanismo de financiamiento que encontró Carondelet para habilitar el camino fue la concesión al mercader Miguel Ponce, del derecho de conducción anual del situado a Cartagena. Esto suponía trasladar las mercancías de los hacendados obrajeros y, una vez vendidas, parte de este producto se destinaba al pago de los tributos rezagados que mantenían con la Real Hacienda. Con el fin de obtener los cuarenta mil pesos que requería la obra, Ponce ofreció financiarlos de la siguiente manera: aportar con medio peso por ciento de lo que le correspondía a su trabajo y la Corona debía contribuir con un peso.⁴³ Además, los vecinos de Quito estaban dispuestos a prestar su dinero con un interés anual del 5%.⁴⁴

El camino seguía el itinerario Ibarra-río Santiago-Puerto La Tola; la construcción estuvo a cargo del corregidor de Ibarra, Miguel Hernández Bello y como segundo comisionado se nombró a Mariano Yépez. Las instrucciones impartidas para la obra fueron similares a las otorgadas al anterior corregidor Josef Posse Pardo. Para la composición del camino nuevamente quienes debían colaborar eran los hacendados ubicados en el trayecto, por los beneficios que pronto recibirían producto del comercio con Panamá, especialmente de frutas de la región y esclavos, asunto que se les comunicó a los propietarios de la Concepción, Puchinbuela y Cuajara.⁴⁵

Entre los indios que se registran en las tareas del camino constan los de Mira, Tulcán, Pimampiro, Puntal, Salinas, Caranqui, Caguasqui, Tumbabiro, Intac, los indios Chicales y Cayapas; éstos debían acudir semanalmente en número de veinte y cinco, ganando un jornal de dos reales diarios y la ración alimenticia. A diferencia de los proyectos anteriores, esta vez existen cuadrillas de esclavos procedentes de las minas de Dominguillo, compradas expresamente para la obra, a los que se sumaron otros esclavos, parte de la cuota ofrecida por los mineros del río Santiago. Esta población se la consideró apta por ser gente de minas "(...) habituada a sufrir la humedad y el calor diario y por la inteligencia que tienen en la navegación de los ríos".⁴⁶ Si bien avanzaba la edificación del camino, ésta se realizó de manera pau-

43. "Exposición y propuesta de Miguel Ponce", Quito, 2-V-1800, en Publicaciones del Archivo Municipal, *Plan del Camino de Quito a Esmeraldas...*, pp. 5-12.

44. En el listado de vecinos se registran, entre otros, el mercader Marcelino Pérez con el aporte de 14.000 pesos, el Marqués de Villarocha con 10.000, el vicario general del Obispado don Ramón Yépez aporta 800 y el doctor José batallas 5.200 pesos. "Libro que comprende la cuenta de la apertura del camino de Malbucho, 1802", en ANH, Gobierno, Caja 58, 1801-1802, carpeta 27, fls. 1-2.

45. "Posibilidad de comercio de frutas y esclavos de las haciendas de Ibarra con Panamá. Ibarra", en ANH, Fondo Especial, 1802-X-8, vol. 406, doc. 9413, f. 156.

46. "Cuenta documentada de los gastos hechos por el Comisionado Don Miguel Hernández Bello", en ANH, Fondo Especial, vol. 5, doc. 9385 fls. 12 al 20.

sada debido a las constantes pestes que aquejaban a los trabajadores como las tercianas o la llamada disentería de sangre. Según Mariano Yépez, un elemento adicional constituyó la ociosidad de los negros, su falta de habilidad en el trabajo, su altivez y altanería. En la práctica, muchos negros huyeron debido a los malos tratos que se les impartía; uno de ellos llegó a Quito a presentar su queja al Presidente de la Audiencia y señaló que los mantenían con cadenas, grilletes y cepos y en completa desnudez y abrigo en sus ranchos.⁴⁷

De acuerdo con la relación realizada por el corregidor de Ibarra, Miguel Hernández sobre el camino en 1804,⁴⁸ este señala que a pesar de las dificultades existentes, principalmente por la negativa de la población para acudir al trabajo debido a que muchos mueren producto de las pestes, el camino de herradura estaba terminado desde Ibarra hasta el puerto de La Tola. Además, se habían fundado poblaciones como San Pedro de la Carolina, Malbucho y San Luis de Carondelet; este último contaba con casas, platanales, cárcel, administraciones de Rentas Reales y Correos. El informe relata la presencia de tambos en cada cierto trecho para el alojamiento de los transeúntes, más ciento veinte mulas para la circulación de las mercancías. El puerto de San Fernando de la Tola estaba poblado y ofrecía las condiciones para iniciar el comercio, evitar el contrabando y el paso de posibles enemigos o corsarios. Ya a partir de 1803, este puerto contaba con la gracia real para ejercer el libre comercio en forma similar a los puertos menores como “Guanchaco y Pacasmayo”.⁴⁹

Una vez abierta la ruta en 1804, se inició el tráfico comercial; dos naves panameñas llegaron al puerto de La Tola con productos como cristalería inglesa, vinos, licores y telas, que eran transportados en recuas de mulas al embarcadero de Carondelet.

Hasta el momento el esfuerzo puesto por la población de la villa de Ibarra, su pueblo y las élites de la Sierra centro-norte, parecía rendir sus frutos, sin embargo, al ser este un proyecto que prometía lucrativas ganancias, aquellos sectores que vieron peligrar sus intereses se pusieron en guardia. Una vez más el Cabildo de Guayaquil apelaba a España para la clausura del camino, las autoridades de Tumaco iniciaron una campaña de desprestigio

47. “Expedientillo que contiene la correspondencia dirigida al Presidente de la Audiencia por Mariano Yépez”, en ANH, Fondo Especial, Ibarra-1803, vol. 3, doc. 9361, fl. 34.

48. El presidente Carondelet comisionó al granadino Francisco José de Caldas para que presente un informe minucioso sobre la obra, informe que se denominó “Viaje de Quito a las Costas del océano Pacífico por Malbucho en julio y agosto de 1803”, en *Folleto Misceláneo*, Medellín, Biblioteca Central de la Universidad de Antioquia, Depósito No. 479.

49. “Carta del Barón de Carondelet al Ministro de Justicia”, Quito-5-XII-1805, en *idem*, pp. 104-108.

sobre las pocas condiciones que ofrecía el Puerto de La Tola y apostaron por el puerto de Tumaco para el intercambio entre Quito y Panamá.

No menos importante fueron las críticas al camino de Malbucho realizadas por la élite quiteña encabezada por el administrador de Temporalidades, Francisco Diez Catalán, Luis Muñoz de Guzmán y el Marqués de Selva Alegre, quienes argumentaron que el camino propuesto por Pedro Vicente Maldonado por el sitio de Nono, ofrecía mejores condiciones por ser una ruta más rápida para sacar los textiles de Quito, Latacunga, Ambato y Riobamba.

Para finalizar, los múltiples intentos por consolidar la ruta al Mar del Sur se perdieron debido a múltiples factores. Entre los locales, la ofensiva prolongada de los nativos, las pugnas entre las élites de la Audiencia de Quito, interesadas en impulsar sus propios proyectos regionales y la falta de decisión de los empresarios viales y hacendados del norte. Éstos, tal vez si las minas encontradas en el río Santiago hubieran ofrecido una alta rentabilidad, se habrían motivado para mantener habilitado el camino, participar del comercio y posiblemente convertir a Esmeraldas en exportadora de cacao, tabaco y de la cascarilla que existía en las montañas de Malbucho. Fuera de la región, las élites limeñas, la actitud negativa de ciertos virreyes, y los comerciantes de Tumaco, al sentir que sus intereses peligraban, conspiraron para impedir el proyecto.

Si bien los factores mencionados, en su conjunto son significativos, tal vez si los minerales de oro encontrados en el río Santiago hubieran ofrecido una alta rentabilidad, las élites locales norandinas se habrían sentido motivadas para mantener habilitado el camino, participar del comercio y posiblemente, convertir a la provincia de Esmeraldas en productora de bienes de exportación como el cacao, el tabaco y la cascarilla que se encontraba en las montañas de Malbucho.

Este proyecto vial de larga duración forma parte del imaginario histórico local de la ciudad de Ibarra. Este espacio urbano, desde su fundación en un sitio estratégico del callejón andino, se convirtió en el escenario en el cual van a interactuar diversos actores en busca de un solo objetivo: la salida al mar. Desde las autoridades del Cabildo, la élite local, la población de la villa y cientos de hombres que en forma voluntaria o forzada acudieron a prestar su contingente para llevar adelante un proyecto que beneficiaba especialmente a las élites. En esta perspectiva, Ibarra cobra vital importancia al convertirse en el centro de operaciones de un proyecto exportador orientado a crear un espacio económico y político, libre de las exigencias de los mercados de Cartagena y de Lima, que de realizarse, hubiera reactivado la débil economía quiteña motivada por la baja producción obrajera.

BIBLIOGRAFÍA

- Ayala Flores, Andrea, “El comercio en la villa de San Miguel de Ibarra 1606-1650. Sus protagonistas”, en Sociedad Cultural Grupo ‘Amigos de Ibarra’, *Monografía de Ibarra*, tomo II, 1997.
- , “Mercaderes, tratantes y pulperos en la Villa de San Miguel de Ibarra 1616-1650”, tesis de grado inédita, Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE), Facultad de Ciencias Humanas, 1998.
- Keeding, Ekkehart, *Surge la nación. La Ilustración en la Audiencia de Quito (1725-1812)*, Quito, Banco Central del Ecuador (BCE), 2005.
- Libro Primero de Cabildos de la Villa de San Miguel de Ibarra, 1606-1617*, vol. XV, 1937, Archivo Municipal.
- Marchán R., Carlos, “Economía y sociedad durante el siglo XVIII”, en Enrique Ayala Mora, edit., *Nueva Historia del Ecuador*, vol. 4, Quito, Corporación Editora Nacional/Grijalbo, 1989.
- Phelan, John Leddy, *El Reino de Quito en el siglo XVII*, Quito, BCE, 1995.
- Plan del Camino de Quito a Esmeraldas según las observaciones astronómicas de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, 1736-1742*, vol. XIX, Quito, Talleres Tipográficos Municipales, 1942, Archivo Municipal.
- Rueda Novoa, Rocío, *Zambaje y Autonomía. Historia de la gente negra de Esmeraldas, siglos XVII-XVIII*, Quito, Abya-Yala, 2000.
- Rumazo González, José, comp., *Documentos para la Historia de la Audiencia de Quito*, tomos I, IV y VIII, Madrid, Afrodisio Aguado, 1949.
- Tapia, Amilcar, “El camino Quito-Ibarra-Esmeraldas en el siglo XVII”, en Sociedad Cultural, Grupo ‘Amigos de Ibarra’, *Monografía de Ibarra*, tomo II, 1997.
- Tyrer, Robson, *Historia demográfica y económica de la Audiencia de Quito*, Quito, BCE, 1988.
- Villalba F., Jorge, *Miguel de Ibarra. Presidente de Quito, 1600-1608*, Quito, PUCE, 1991.