

MANTA: UNA CIUDAD - PUERTO EN EL SIGLO XIX. ECONOMÍA REGIONAL Y MERCADO MUNDIAL

Tatiana Hidrovo Quiñónez

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Manta

RESUMEN

El ensayo analiza el surgimiento de la ciudad de Manta como estación de enlace entre la región de Manabí y el mercado mundial en el siglo XIX. Esta región económica estuvo integrada por un sistema de pequeñas localidades, cada una de las cuales cumplía una función determinada. El puerto de Manta experimentó un sorprendente despegue debido al auge manufacturero de los sombreros de paja toquilla y, más tarde, al auge agroexportador de la tagua y el cacao. Estudia, además, el proceso de recolonización por parte de grupos blanco-mestizos y la segmentación del espacio entre los nuevos inmigrantes y los descendientes de los antiguos indios.

PALABRAS CLAVE: Manta, mercado mundial, economía regional, paja toquilla, tagua, cacao, puerto, capitalismo, siglo XIX.

ABSTRACT

The research assesses the emergence of the city of Manta as the station, which links the region of Manabí with the world market in the 19th century. This economic region was integrated by a system of small localities, each of which fulfilled a determined function. The port of Manta experienced a surprising takeoff due to the manufacturing boom of the straw hats and later, the agro-export boom of vegetable ivory and cocoa. Finally, the process of re-colonization by the white-mestizo groups and the segmentation of the space between the new immigrants and descendents of the old Indians are also studied.

KEY WORDS: Manta, world market, regional economy, straw hats, vegetable ivory, cocoa, sea port, capitalism, 19th century.

La urbe de Manta se encuentra en el borde continental de una ensenada situada al sur de la provincia de Manabí, Costa de Ecuador. Está asentada a 00 grados, 55 minutos y 35 segundos de latitud sur, y a 80 grados, 43 minutos y 02 segundos, de longitud oeste. Esta ciudad ha tenido un sostenido crecimiento urbano desde el siglo XIX, y hoy cuenta con más de 180.000 habitantes, incluyendo su área rural, de escasa población.

Entre los años 2003 y 2005 tuvimos la oportunidad de elaborar una historia general del cantón Manta para fines didácticos y culturales. Sobre esa base trabajamos esta ponencia, que intenta explicar cómo el capitalismo mundial y el despegue manufacturero exportador de antiguas sociedades, dio lugar a la recolonización de un espacio, transformándolo en una ciudad-puerto o estación de enlace con el mercado internacional, en el contexto de un peculiar proceso de regionalización en Manabí.

El período histórico observado transcurre entre 1830 y 1922 y ha sido identificado en función de las rupturas político-económicas regionales. Como es de suponer, son pocos los trabajos sobre el tema, aunque sí existen investigaciones sobre el siglo XVIII, que permiten entender el origen del fenómeno, aportes que han sido realizados por Maritza Aráuz, Carmen Dueñas y María Luisa Laviana. Asimismo, son escasas las fuentes primarias; en ese sentido se recurrió a documentos de la época, reproducidos y compilados por Temístocles Estrada, quien los publicó durante las primeras décadas del siglo XX; se utilizaron los impresos de principios del siglo pasado y archivos institucionales que hoy reposan en la Fundación Casa de Horacio, de Portoviejo.

Para entender el proceso de Manta dentro de un contexto, usamos categorías propuestas por los estudios geográficos, que miran a las localidades como células que forman agrupaciones funcionales y constituyen una estructura espacial.¹ En este contexto, Deler define un tipo de espacio urbano que cumple la función de “estación de enlace” o centro articulador con el mercado mundial.

Debido a que es necesario mirar el caso de Manta como parte de un particular conjunto espacial, económico y social, es preciso usar la idea de región. Más allá de los debates conceptuales sobre el tema región, se parte de la existencia concreta de unas sociedades manabitas decimonónicas asentadas en un territorio con características específicas. Estas sociedades devenían de un proceso histórico genuino iniciado en la época aborígen, tenían el carácter de periféricas y de frontera, y se forjaron con escasa presencia del es-

1. Jean Paul Deler, “Estructuras espaciales del Ecuador contemporáneo. (1960-1980)”, en Enrique Ayala Mora, edit., *Nueva historia del Ecuador*, vol. 12, Quito Corporación Editora Nacional/Grijalbo, 1992, p. 84.

tado colonial y republicano;² usaron el espacio, se distribuyeron y articularon de una forma distinta; crearon estrategias de vida y simbolizaron la realidad de acuerdo con su cosmovisión. La suma de estas características, unidas al proceso económico del siglo XIX, es interpretada en su conjunto como señas de un fenómeno regional. Lo regional es asociado a las nociones de sociedades históricas, coherentes y semejantes, que tejen una base económica común, relativamente independiente y autosuficiente³ y que organizan a su manera el uso de un espacio específico; en suma, que muestran una estructura original, diferente de las otras, como lo define Ives St. Geours.⁴

EL PROCESO HISTÓRICO DE LA ESTRUCTURA SOCIO-ESPACIAL EN LA COSTA CENTRAL DEL ECUADOR

A principios del siglo XVI estaban vigentes en lo que hoy es Manabí unas unidades políticas, sociales y económicas llamadas señoríos étnicos, configurados sobre la base de un sistema de creencias que otorgaba valor sagrado y valor de intercambio a productos escasos y exóticos, de gran demanda en las sociedades del Pacífico, cuyo tráfico monopolizaron gracias al dominio de la tecnología de la navegación, y a la explotación de materia prima útil para los propósitos, tales como la balsa y la concha *spondylus*. El uso del espacio estuvo relacionado con las necesidades de controlar ciertos nichos ecológicos, las rutas de intercambio terrestres y marítimas y la geografía sagrada, reflejo de su cosmovisión y jerarquización social y espacial.

A la llegada de los españoles (1527), en el área próxima a Manta operaban los señoríos de Salangome y Cancebí; cada uno de los cuales tenía una estructura socio-espacial integrada por un centro político religioso asentado en un cerro, un conglomerado muy próximo que funcionaba como metrópoli portuaria en el eje del Mar del Sur (Pacífico), distintos asentamientos que funcionaban como puertos intermedios, centros de redistribución de bienes, ejes coordinadores de labores agrícolas y artesanales, o centros religiosos.

En el caso particular de Cancebí, el centro político estuvo en Cerro de Hojas, una elevación de más de 600 metros, que se encuentra a unos 15 kilómetros del mar. El centro religioso, en un cerro contiguo, llamado actual-

2. Carmen Dueñas de Anhalzer, "Memorias de Manabí. Estado, nación y región. Ponencias del IV Congreso Ecuatoriano de Historia. Julio del 2002", Guayaquil, AHG.

3. Ives Saint-Geours, "La Sierra centro y norte", en Juan Maiguashca, edit., *Historia y región en el Ecuador*, Quito, FLACSO/Corporación Editora Nacional/IFEA/York University, 1994, p. 69.

4. Ives Saint-Geours, "Economía y sociedad. La Sierra centro-norte (1830-1875)", en Enrique Ayala Mora, edit., *Nueva historia del Ecuador*, vol. 7, pp. 39, 40.

mente Jaboncillo, y el puerto en donde hoy se encuentra la ciudad de Manta. El señorío de Cancebí tenía una población mayor a 50.000 habitantes. En los cerros de Hojas y Jaboncillo habitaban alrededor de 30.000 y en su puerto (Manta), unos 20.000. Estos señoríos fueron expresiones de la cultura manteño-Huancavilca que se extendió a lo largo de la costa de lo que hoy es Ecuador, entre los años 1000 y 1535 d.C., conformando lo que la arqueología define como una confederación de mercaderes.

Este señorío de Cancebí perdió su autarquía después que se produjo la invasión española y se impuso el orden colonial, que para el caso de la zona ocurre alrededor de 1535, cuando se fundó una ciudad de españoles en el área (San Gregorio de Puerto Viejo), centro político de lo que sería el Partido de Puerto Viejo, parte del Corregimiento de Guayaquil. Se inició entonces un proceso de configuración de una región cuyo centro estaba en la Ciudad de Santiago de Guayaquil, a través de la cual el espacio se articulaba a otros circuitos, en este caso, la Real Audiencia de Quito y el Virreinato del Perú, cuyo núcleo económico estaba a su vez en el eje minero de Potosí durante los siglos XVI, XVII y la primera mitad del XVIII. El carácter subordinado de la economía de la Provincia de Guayaquil, con relación al llamado “espacio peruano”,⁵ impidió que la región se catapultara durante los primeros siglos coloniales, pero en el siglo XVIII, las sociedades asentadas en el área de la actual cuenca del Guayas, establecieron un puente directo con el mercado mundial, a través de la exportación de cacao, iniciando una etapa de auge.

Las características de los partidos de Puerto Viejo y La Canoa (Partido que se encontraba más al norte, incorporado a la antigua Provincia de Guayaquil en 1768), fueron particulares en el contexto de la región de Guayaquil. Sus espacios habían sido el centro de la antigua Confederación, su biodiversidad era distinta por su peculiar sistema hidrológico, la presencia de sus cordilleras costaneras y su ubicación fuera de la cuenca del Guayas, impedían su conexión directamente con la red fluvial; estaban situados en una zona de frontera y, por lo tanto, la presencia del estado colonial era irregular, la población estaba dispersa y en el partido de Puerto Viejo se encontraba asentada la antigua ciudad de españoles, que a pesar de su disminuida condición, permitió a los criollos usar a su Cabildo como un brazo de poder para conservar cierta autarquía, y resistir los intentos de control del proyecto colonial operados desde Guayaquil.⁶ De esta forma, ciertos circuitos

5. Carlos Sempat Assadourian, citado en Tamara Estupiñán Viteri, *El mercado interno en la Audiencia de Quito*, Quito, Banco Central del Ecuador (BCE), 1997.

6. Carmen Dueñas de Anhalzer, *Marqueses, cacaoteros y vecinos de Portoviejo*, Quito, Abaya-Yala, 1997.

portuarios estuvieron parcialmente fuera del control del estado colonial, y fueron usados para el tráfico de mercadería de contrabando.

Hasta la segunda mitad del siglo XVIII, Puerto Viejo era un partido del Corregimiento y después Gobernación de Guayaquil, articulado a su nudo central, la Ciudad de Santiago, aunque mantenía comercio de cabotaje con Chocó y Paita. La trilogía Montecristi, Jipijapa, Portoviejo que integraban este partido, articulaban un micro sistema que después protagonizaría un despegue económico. El modelo de uso del espacio en Puerto Viejo conservó patrones anteriores, a pesar de las rupturas que provocó el modelo colonial, pues el eje bicéfalo centro político-puerto, continuó vigente, así como la multiplicidad de espacios con roles distintos, para completar las actividades necesarias que demandaba un circuito socio económico. San Gregorio de Puerto Viejo era la Ciudad de blancos, pero el centro más importante por el número de habitantes y actividades productivas, era Jipijapa, que además estaba situada en la ruta que comunicaba con Guayaquil y con la zona interandina. Montecristi era el centro desde donde se operaban las actividades portuarias de Manta, rada natural ubicada a unos 15 kilómetros de distancia.

El antiguo puerto de Cancebí, llamado por los españoles San Pablo de Manta, sufrió un impacto demográfico devastador, de tal forma que pocas décadas después de la invasión española solo quedaban unos 50 indios en el lugar. Durante los siglos XVI y XVII, apenas había en Manta una venta operada por blancos y un pueblo de indios, cuyos habitantes se dedicaban a faenas de pesca y venta de ciertos productos a la tripulación de los barcos, para obtener metálico que les permitiera pagar sus tributos, articulándose de esta manera a la economía mercantil. Su puerto no estaba autorizado para embarcar productos sensibles ni mucho menos para importar, actividades que bajo la regulación de la Corona se realizaban solo a través de Santiago de Guayaquil.

LA RELACIÓN DE MANABÍ CON EL MERCADO MUNDIAL Y LA CONFIGURACIÓN DE UNA REGIÓN EN EL SIGLO XIX

En la segunda mitad del siglo XVIII, España introdujo reformas en las colonias con el propósito de obtener más recursos que le permitieran fortalecer a la nobleza o financiar su despegue industrial y para competir con otros imperios que habían desarrollado una economía capitalista. Se incentivó la producción agrícola de ciertos productos de demanda mundial y progresivamente se liberó el comercio, hasta entonces monopolizado y regulado por la Corona. La Provincia de Guayaquil aprovechó estos cambios para insertarse en el mercado mundial a través de la producción y el comercio de ca-

cao, cuyo tráfico, antes prohibido o limitado, fue liberado totalmente hacia en 1789. De esta forma, dejó de ser un espacio económico subordinado dentro de la Real Audiencia de Quito y el Perú, y optó por la independencia política, cuando fue necesario que el último cordón umbilical con el Callao se rompiera, y con ello impedir que se impusieran más impuestos afectando sus negocios.

Pero al tiempo que esto ocurría, Puerto Viejo y La Canoa también sufrían transformaciones que sentaban las bases para convertirse en región económica, a partir de una inusitada demanda de sombreros de paja toquilla, que se producían sobre todo en Montecristi y Jipijapa y se comercializaban a través de Guayaquil y, excepcionalmente, por medio de los puertos naturales de la zona. En el norte, un nicho ecológico propicio para la recolección y producción de cacao, la cuenca del río Chone, y la proximidad de la misma con un puerto natural, el de Bahía de Caráquez, también creó las condiciones para, posteriormente, desarrollar una economía agroexportadora. Resultado de aquello fue el asentamiento de Chone, que se constituyó desde el siglo XVIII, en centro coordinador de la actividad estanciera, unidad productiva más pequeña y diversificada que la hacienda de la cuenca del Guayas.

Tales espacios geohistóricos, conformaron la nueva estructura político administrativa que se materializó a través de la Ley de División Territorial emitida en 1824, en el contexto de la nueva República de Colombia. El 25 de junio se creó la provincia de Manabí como parte del Departamento de Guayaquil. Manabí estaba constituida por los territorios de los antiguos partidos de Puerto Viejo y La Canoa, que se transformaron en los cantones de Portoviejo, Montecristi y Jipijapa. La ciudad de San Gregorio, situada justo en el centro del vasto territorio y brazo político con tradición de autarquía, fue erigida capital de la nueva Provincia.

En las primeras décadas del siglo XIX, los comerciantes criollos asentados en Jipijapa y Montecristi, adquirieron rasgos de pequeños y medianos burgueses; algunos eran recientes inmigrantes europeos. Varios de ellos tuvieron rápidos procesos de acumulación, debido no solo al auge manufacturero-exportador, sino a la apertura del puerto de Manta en 1830, y a la propia iniciativa de abrir centros de distribución del producto en Panamá. En la segunda década del siglo XIX, otro producto tropical tuvo demanda en Europa, la tagua, con la cual se elaboraban botones para la nascente industria de confección de ropa. La tagua no era cultivada sino simplemente recolectada en las montañas, hasta donde se internaban los "montubios" para llevarlas a los centros de acopio. El cacao tuvo su mayor auge a fines del siglo XIX y principios del XX. De esta forma, en el siglo XIX se definieron finalmente estos ejes o sistemas funcionales. Primero el eje sur, constituido por Manta, Montecristi, Jipijapa, Portoviejo y Santa Ana, nuevo cantón situa-

do en la zona montañosa; y el eje norte, conformado por Chone y Bahía de Caráquez. Ambos tenían a principios del siglo XX trenes que unían los centros de producción y los puertos. Portoviejo era, además del centro político, una especie de bisagra de estos sistemas socioprodutivos situados al norte y al sur.

Además del sombrero de paja toquilla, la tagua y el cacao, la provincia generaba una gama de productos que tenían mercado interno y externo, tales como los cueros, las perlas, el almidón, la lana de ceibo, las plumas de garzas, etc. Asimismo, había una importante producción ganadera y pesquera.⁷ Un circuito productivo poco estudiado, que habría tenido un gran impacto regional, fue la producción y comercio de aguardiente. También la sal explotada en Charapotó habría contribuido significativamente a la economía regional, a tal punto que explicaría la formación de una élite política y económica que operaba desde ese lugar, algunos de cuyos miembros fueron los Centenos y los Plaza, estos últimos actores políticos en el contexto nacional.

A pesar de que se reportan períodos de crisis para uno u otro producto, el siglo XIX se percibe como una larga época de bonanza en Manabí y de autarquía de sus élites, lo cual explicaría además la formación de una identidad política manabita, el “manabismo”. La autosustentabilidad de la provincia, en términos de renta, se puede observar en la existencia de la llamada Junta de Hacienda, que recaudaba todos los impuestos aduaneros con los cuales mantenía a la administración pública.

En el siglo XIX, Manabí había experimentado un aumento demográfico, fenómeno explicado por la recuperación de la población indígena y por la inmigración de americanos y europeos interesados en explotar los recursos naturales en los montes incultos.⁸ En 1805, la mayor concentración de personas estaba en Jipijapa que tenía una población de 8.798 habitantes. En la Ciudad de Villa Nueva de San Gregorio vivían 2.924 vecinos y en Montecristi 2.054 habitantes.⁹ Según un censo de 1810, los partidos de La Canoa y Puerto Viejo tenían alrededor de 19.173 habitantes. En 1820, Andrés Bealeto reporta 19.102 habitantes en los partidos de La Canoa y Puerto Viejo, de los cuales 2.054 residían en el cantón Montecristi, que incluía Manta. En 1840, la población de Manabí era de 23.641 habitantes; doce años después ascendía a 30.159,¹⁰ situándose como la penúltima provincia en población,

7. Juan B. Ceriola, *Manabí a la vista*, 1912.

8. Jean Paul Deler, *Ecuador, del espacio al Estado nacional*, Quito, BCE, 1987, p. 173.

9. Temístocles Estrada, *Relaciones históricas y geográficas de Manabí*, tomo I, Guayaquil, 1930, p. 83.

10. Julio Estrada Icaza, “Migraciones internas en el Ecuador”, en *Revista del Archivo histórico del Guayas*, 1997, p. 17.

antes de Esmeraldas. Aproximadamente el 85% de la población de la provincia estaba situada en el área rural.¹¹ Hay que agregar que los censos no siempre reflejaban la realidad, debido a la dispersión de los pobladores en los vastos territorios montañosos.

En 1805, Manabí tenía 12 parroquias rurales y en 1909 éstas ya eran 29.¹² El incremento de las parroquias tiene que ver con el auge agroexportador, que potenció la formación de asentamientos en las zonas húmedas; en los puertos, por donde se sacaban los productos; en los nudos o mercados donde se acopiaban. Manta, Chone, Tosagua, Pichota (Rocafuerte), Bahía de Caráquez, Paján y Santa Ana, se consolidan en el siglo XIX. El geógrafo Villavicencio describe la estructura sociogeográfica de esta provincia, en la segunda mitad del siglo XIX:

A más de los pequeños pueblos, este cantón –se refiere a Portoviejo– tiene regados en su extenso territorio, muchos sitios, es decir, poblaciositas que se fundan por tener algún manantial o terrenos húmedos para la formación de sus huertas y sembríos. Se hallan retirados los sitios unos de otros a más o menos distancia, así como de sus pueblos a los que concurren para vender sus sombreros o para la fiestas que se celebran a los Santos Patronos. También salen por la compra de víveres de que es escasa la provincia, pues lo más de su consumo lo hace de acarreto.¹³

LA LUCHA POR EL PUERTO MAYOR Y SU IMPACTO EN LA REGIONALIZACIÓN

Las primeras medidas dictadas desde Guayaquil después de la Independencia, estuvieron dirigidas a controlar el movimiento comercial que se hacía a través de los puertos manabitas. Al menos así lo muestra el Código de Comercio elaborado en 1821, que disponía que los comerciantes de Puerto Viejo se trasladen a Guayaquil para pagar los derechos de aduana.¹⁴ Pero poco después, Santander, gobernante de turno de Colombia, que era claramente afín al modelo liberal económico, propugnó en 1826, la apertura del puerto de Bahía de Caráquez y de Manta, y dispuso rebajas en los derechos de importación y exportación, con relación a otros puertos de la nueva República de Colombia, para estimular el comercio. Sin embargo, en 1827, de-

11. Wilfrido Loor Moreira, *Narraciones históricas de Manabí*, p. 51.

12. *Ídem*, p. 174.

13. Temístocles Estrada, *Relaciones históricas y geográficas de Manabí*, tomo III, p. 9.

14. Carmen Dueñas de Anhalzer, *Soberanía e Insurrección en Manabí*, Quito, Abya-Yala, 1991, p. 66.

bido a circunstancias de orden político, se expidieron nuevas normas desde Guayaquil que restringieron el tráfico marítimo.¹⁵

La demanda externa de los productos manabitas y la formación de la República del Ecuador, crearon una coyuntura favorable para que los manabitas aspiraran a convertir el antiguo fondeadero de Manta en un puerto mayor. Esta jerarquía permitiría legítimamente importar, exportar y contar con instituciones portuarias, que hasta entonces estaban en Guayaquil. Las aspiraciones de Manabí desataron la oposición de la élite guayaquileña, a cuyos comerciantes no les interesaba tener una competencia tan cercana y perder el control, tanto de la exportación de manufacturas manabitas, como el de la importación, negocio no menos rentable, en momentos en que los productos industriales suntuarios constituían una verdadera novelería en los mercados latinoamericanos. De esta manera, abrir un puerto mayor en la nueva provincia de Manabí, significaba consolidar su independencia regional y promover una acumulación de excedentes; de hecho, el acontecimiento constituyó el golpe de gracia en el proceso de su regionalización económica.

En 1830, poco después de creada la República de Ecuador, antiguos aliados de Manabí propusieron la moción de crear un puerto mayor en esta provincia, del cual carecía Manabí, ya que todos los fondeaderos habían sido cerrados. Después de acalorados debates, en los que participó el sacerdote y diputado Cayetano Ramírez y Fita en defensa de Manabí, dada su antigua relación con la provincia, se aprobó la apertura de los puertos de Bahía de Caráquez y Manta, solo para la exportación, pero no para la importación de artículos extranjeros.

En 1837, tras un largo proceso que mantuvo el tema varias veces en el Congreso, se aprobó finalmente la ley por la cual se creaba un puerto mayor en Manabí, que finalmente fue Manta; pero poco después, en 1841, el puerto fue nuevamente cerrado. Finalmente, el 18 de mayo de 1861, se declaró a Manta “Segundo Puerto de la República”, lo cual coincidió con el período de bonanza que se inició a partir de la incorporación de la tagua como materia prima de exportación, y la expansión del asentamiento blanco mestizo del lugar. Bahía de Caráquez cumplía también su rol como puerto del eje del circuito cacaotero de la cuenca del río Chone, pero los trámites y permisos de exportación e importación debían realizarse en Manta.¹⁶ Ante la preeminencia de Manta, otros fondeaderos y puertos menores como Jaramijó, Cayo y Machalilla y aún Salango, se sujetaron al puerto mayor durante el siglo XIX.

15. *Ídem*, p. 67.

16. Temístocles Estrada, *Relaciones históricas y geográficas de Manabí*, tomo IV, p. 66.

CRONOLOGÍA DE LA APERTURA DE LOS PUERTOS MANABITAS EN EL SIGLO XIX

MANTA

- Colonia. Manta, un puerto menor para el abastecimiento de agua y comestibles a la tripulación de los barcos.
- 1830. Se habilitan los puertos de Manta y Bahía de Caráquez para la exportación e importación de comestibles, pero no de manufacturas extranjeras.
- 1837. Se decreta, el 28 de febrero, la apertura de un Puerto Mayor en Manabí, es decir, facultado para importar y exportar. Este puerto fue Manta.¹⁷
- 1841. Se cierra el puerto de Manta y se abre el puerto de Jaramijó. Poco después Manta se reabre como puerto menor.
- 1861. Manta es elevada a la categoría de puerto mayor a través de un decreto de la Convención emitido el 18 de Mayo de 1861. Se dispuso, aunque no se cumplió, la construcción de un muelle.¹⁸ Los barcos acoderaban mar adentro, y trasladaban los productos en balandras.
- 1870. El 24 de junio se compra la casa para la aduana de Manta.¹⁹
- 1884. El 23 de diciembre, el general Reinaldo Flores decretó la clausura provisional de los puertos manabitas, pero fueron reabiertos el 25 de enero del año siguiente.²⁰ Se trataba de una medida de guerra.

BAHÍA DE CARÁQUEZ

- 1826. El senado de Colombia decreta el, 16 de Marzo, habilitar a Bahía de Caráquez como puerto de Quito.²¹ Dispone que pueda importar y exportar y que se pague solo la mitad de los derechos que pagaban en otros puertos.
- 1830. El puerto de Bahía de Caráquez permanece cerrado por orden del gobierno de Colombia.²²
- 1860-1865. El puerto era surcado por barcos nacionales.

17. Wilfrido Loor Moreira, *Narraciones históricas...*, p. 130.

18. Temístocles Estrada, *Relaciones históricas...*, tomo IV, p. 66.

19. *Ídem*, tomo VI, p. 136.

20. *Ídem*, tomo IV, p. 34.

21. Wilfrido Loor Moreira, *Narraciones históricas...*, pp. 80, 81.

22. *Ídem*, p. 85.

- 1861. El movimiento comercial se realiza a través de Bahía de Caráquez, pero los trámites se realizaban en Manta.²³
- 1867. El 15 de octubre de 1867 habilitaron como puertos mayores a Bahía de Caráquez y Esmeraldas.²⁴
- 1869. Gabriel García Moreno, Presidente del Ecuador, decreta que el “Puerto Mayor de la Bahía de Caráquez” sea suprimido y habilitado solo para la exportación de productos, mas no para la importación.²⁵
- 1883. El 24 de abril, la Asamblea Nacional elevó a Bahía de Caráquez a la categoría de Puerto Mayor.

MANTA AL VAIVÉN DEL CAPITALISMO

El modelo manufacturero y agroexportador, que promovió el asentamiento blanco mestizo en Manta, estuvo y aún está condicionado por los períodos y ritmos de la economía capitalista mundial, y por el auge o decadencia del comercio de determinados productos estratégicos.

Las exportaciones de Manta inician un proceso ascendente desde los primeros años de la República, a partir de la apertura oficial de la rada en 1830. Tras un período de crisis que afectó el comercio del sombrero de paja toquilla en la década de 1850, los años sesenta marcaron una relativa recuperación, y entre 1863 y 1864 las entradas de Manta habían aumentado ostensiblemente, lo que demostraba que el movimiento portuario estaba en franco crecimiento como consecuencia de la diversificación de la exportación regional, que incluía productos tales como la tagua, además del cacao, los cueros, el café y, por supuesto, los tradicionales sombreros.²⁶ En un documento de la época que describe el auge de la tagua, se comentaba: “siendo este último artículo de una producción tan abundante, que constituye en lo presente y constituirá en lo porvenir su más inagotable y sólida riqueza, sin contar con la exportación de sombreros que no podrán rivalizar jamás los otros países en donde se manufacturan”.²⁷

En los últimos años del siglo XIX, el comercio a través del puerto de Manta creció sostenidamente. En 1887, las exportaciones de los dos últimos años por Manta eran de 1'142.264 pesos. En la *Guía comercial y agrícola* de 1909 se señala que Manabí exportaba a través de sus puertos un total de

23. Temístocles Estrada, *Relaciones históricas...*, tomo IV, p. 66.

24. *Ídem*, tomo VI, p. 120.

25. *Ídem*, p. 124.

26. *Ídem*, p. 66.

27. *Ídem*, tomo VII, p. 125.

3'645.135 pesos en mercaderías.²⁸ Entre 1919 y 1922, se percibe un sistemático incremento de las actividades portuarias, a partir de los totales recaudados, la mayoría de los cuales provenían de los impuestos cobrados por la exportación, y en menor proporción de los impuestos de importación. Entre 1919 y 1923, las recaudaciones totales habían sumado 3'679.051,24 pesos.²⁹ El puerto de Manta tenía un ritmo estacional, es decir, que las actividades portuarias variaban entre la época seca o la época lluviosa, cuando decaían ostensiblemente, como se reporta, por ejemplo, en 1886.³⁰

En 1909, el movimiento portuario de Manta, frente a los otros puertos del país, lo ubicaba en tercer lugar. Mientras por Guayaquil se exportaban productos por un valor de 19'507.663 pesos a través de Bahía de Caráquez, el segundo puerto en valores de exportación se totalizaba 1'883.414 pesos, gracias al auge del cacao, y por Manta el valor era de 1'657.985 pesos. Durante el período cacaotero que se inicia a partir de la década del setenta del siglo XIX, Bahía de Caráquez superaba al puerto de Manta en exportación, fenómeno que se explica porque esa fue la época en la que, progresivamente, se incrementó la producción y exportación de la pepa de oro en Manabí, que era comercializada por el puerto del norte, debido a que la producción se obtenía principalmente de las tierras de la cuenca del Carrizal-Chone. Asimismo, debido a que en 1869 Bahía fue declarada Puerto Mayor. Empero, las cifras aduaneras de Manta no mostraban toda la realidad, pues existía una sistemática evasión de impuestos por la exportación de productos. Por ejemplo, no se reporta a través de Manta exportación de paja en bruto, a pesar de que ésta llegaba de manera abundante a la zona de Perú, por una cantidad que, entonces, se estimaba en alrededor de 90.000 soles.³¹

28. *Guía comercial y agrícola del Ecuador*, 1909, p. 1145.

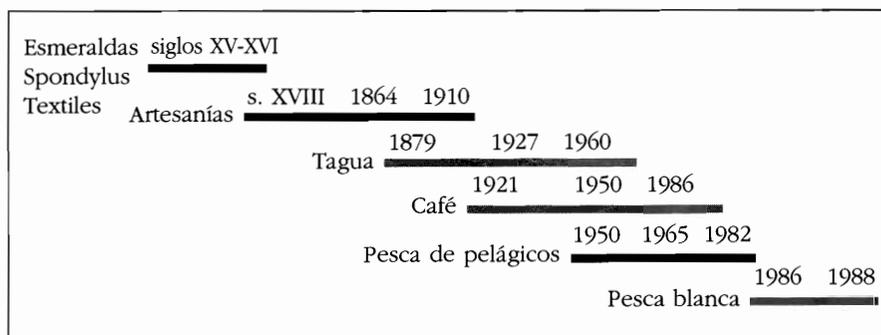
29. *Guía comercial, profesional, industrial y de tópicos generales de la ciudad de Manta*, Manta, 1928.

30. *El Bien Público*, Portoviejo, 12 de enero 1887.

31. Felicísimo López, *La provincia de Manabí en 1891*, Bahía de Caráquez, Imprenta de El Eco del Pueblo, 1892, p. 15.

EXPORTACIÓN POR EL PUERTO DE MANTA EN 1890³²

| Producto | Kilos | Valores |
|------------|-----------|------------|
| Almidón | 58.880 | 10.553,22 |
| Cacao | 23.990 | 10.137,00 |
| Café | 46.872 | 19.526,52 |
| Cascarilla | 246 | 64,32 |
| Caucho | 34.091 | 29.529,40 |
| Cueros | 60.941 | 12.483,92 |
| Chocolate | 337 | 108,60 |
| Hamacas | 109 | 570,80 |
| Maíz | 3.857 | 333,12 |
| Maní | 96.033 | 1.580,28 |
| Mocora | 7.072 | 6.519,20 |
| Orchilla | 1.730 | 204,03 |
| Sombreros | | 111.549,84 |
| Tagua | 2'980.436 | 63.742,62 |
| Zarza | 2.071 | 1.144,20 |
| Total | | 268.034,14 |

PERÍODOS DE AUGE EXPORTADOR
EN MANTA (S. XVI-XX)32. *Ídem*, p. 14.

EL ROL DE LAS ARTESANÍAS Y LA TAGUA EN EL DESPEGUE DE MANTA

Los indios de Puerto Viejo eran especialistas en finos tejidos que elaboraban con fibras naturales, y los criollos introdujeron en el siglo XVII los modelos de sombreros europeos, lo que dio origen a una *sui generis* manufactura, cuyo comercio creció desde la segunda mitad del siglo XVIII. En el siglo XIX, el sombrero de paja toquilla era requerido en grandes cantidades en las zonas donde se formaron las plantaciones de cacao o de azúcar, caso del Caribe; o donde se inició la explotación de oro, como ocurrió en California, generando una demanda a escala de la artesanía, que era producida específicamente en Manabí y después en Cuenca y Catacaos, Perú, donde fue asimilada esta habilidad. En la primera época del siglo XIX hubo un claro predominio de las artesanías dentro del conjunto de productos exportados a través de Manta. No se trataba, por lo tanto, de un fenómeno agroexportador, sino manufacturero-exportador muy distinto de lo que ocurría en otros espacios de la Costa.

Desde el siglo XVIII, los criollos de Jipijapa y Montecristi establecieron relaciones directas con otros mercados regionales y con el mercado mundial. Este producto, además, no estaba monopolizado por la Corona, como tampoco lo estuvieron otras manufacturas elaboradas en el partido, tales como las hamacas de mocora, pitas, jarcias y más. En el siglo XIX, una vez que se otorgó el derecho de exportación a los puertos manabitas, estos pequeños burgueses operaron desde Montecristi, iniciando un exitoso proceso mercantil. Un caso patético es el del padre del general Eloy Alfaro Delgado, quien después protagonizara movilizaciones armadas con el propósito de realizar una revolución liberal. El español Manuel Alfaro llegó a Montecristi alrededor de las primeras décadas del siglo XIX, y se convirtió en comerciante de sombreros de paja toquilla en los mercados de Perú, Panamá y el Caribe. A diferencia del modelo agroexportador, los comerciantes de sombreros viajaban a los centros de consumo y abrían locales de distribución, controlando otras escalas dentro del sistema piramidal de la red redistribuidora, lo que sería la causa de los rápidos procesos de acumulación, aunque los niveles de excedentes no alcanzaron las proporciones del fenómeno agroexportador de la cuenca del Guayas.

Hacia 1855, de los 78.520 pesos exportados por Manta, el 59% correspondía a sombreros.³³ A pesar de las sucesivas crisis, a fines del siglo XIX las cifras muestran que los sombreros de paja toquilla seguían siendo el rubro más importante de exportación a través del puerto de Manta, en relación

33. Carmen Dueñas de Anhalzer, *Soberanía e Insurrección...*, p. 68.

con la tagua. En 1912, a través de este puerto se exportaban 100.000 sucres en sombreros de paja toquilla.³⁴ Las cifras muestran que el primer rubro de exportación era el de los sombreros, y el segundo el de la tagua. En algunos momentos de las últimas décadas del siglo XIX, las cifras de exportación de los sombreros de paja toquilla rivalizaron con las de la tagua. Pero, entre 1886 y 1887, y aún en 1890, el principal producto de exportación a través de Manta nuevamente fue el sombrero de paja toquilla, seguido a distancia por la tagua, el caucho y los cueros de res.

Si bien las exportaciones a través de Manta durante todo el siglo XIX fueron mayoritariamente de artesanías, la tagua jugó, también, un papel muy importante, y promovió la formación de muchas fortunas durante la segunda mitad del siglo. El período taguero corre entre 1870 y 1960, casi un siglo sustentado en la exportación de este fruto tropical, que por su dureza permitía elaborar botones para la naciente industria de confección de ropa, que no tenía aún la opción de los materiales sintéticos.

Desde estos centros de acopio se exportaba el producto a Europa y EE.UU. Si bien los trabajadores manabitas se beneficiaban con la recolección, las mayores ganancias eran obtenidas por los exportadores e industriales. De ahí que los propios extranjeros que inicialmente compraban la tagua en Italia y Alemania, abrieran en Manabí empresas comercializadoras. De esta forma, buena parte del beneficio de la exportación quedó en los propios capitalistas europeos, que supieron aprovechar las condiciones de un Estado que no tenía políticas claras de protección.

“Casa Tagua Italiana” y “Casa Tagua Alemana” fueron, a principios del siglo XX, los mayores centros de compra del producto. La “Casa Tagua Handels-gellschaft” fue fundada en Manta en 1898.³⁵ A pesar de aquello, otros exportadores menores con identidad local, también sacaron provecho de la exportación de tagua. La fuerza y capitalización de los comisionistas locales fue tal que, en 1886 se publicaba una noticia informando que había fondeado una goleta alemana llamada *Ventilia*, procedente de Talcaimano, fletada expresamente por Emilio Ruperti para exportar tagua.³⁶ En 1915, la tagua ya representaba alrededor del 10% de las exportaciones nacionales, aunque el cacao ocupaba aún el primer lugar, con el 85%.³⁷

No obstante que el comercio de la tagua estimuló desde fines del siglo XIX la economía regional, el negocio estuvo sujeto a la inestabilidad en los

34. Juan B. Ceriola, *Manabí a la vista*, p. 84.

35. Gustavo Uscocovich Dueñas, *Babía de Caráquez, la ciudad que no tiene copia*, Guayaquil, Editorial Imaginaria, 2000, p. 61.

36. En *El Bien Público*, Portoviejo, 4 de diciembre de 1886.

37. Jean Paul Deler, *Ecuador, del espacio al Estado nacional*, p. 220.

precios de este producto.³⁸ En los meses de invierno se hacía imposible el acarreo de tagua, lo que explica que el precio pico se alcanzara en diciembre.³⁹ Por otra parte, la diferencia entre el precio en el lugar de embarque y el precio en Europa, variaba ostensiblemente, y de aquello estaban concientes los comisionistas mantenses cuando apuntaban que “Las pretensiones de los tenedores, de segunda mano, son asombrosas”.⁴⁰ Asimismo, el juego entre la oferta y la demanda, determinaban constantes fluctuaciones del llamado marfil vegetal. En 1885 tenía un precio de 2,40 suces por quintal.⁴¹ En 1886, el precio de la tagua había mejorado y se cotizaba el producto en 3,50 suces el quintal, porque era época de embarque (diciembre) y había presión sobre la producción local. La tagua se vendía en Hamburgo entre 18 y 19 marcos; en Londres a 20 libras esterlinas el quintal. Sin embargo, poco después, en 1887, no solo los precios estaban decayendo en los mercados de EE.UU. y Europa, sino que además había dificultad para llenar un tercer buque.

Las perlas constituyeron un especial producto de explotación en la zona de Manta, durante sus distintas etapas, desde la época aborigen pasando por la época colonial y arribando a la época republicana. En 1913 estaba asentada en la ciudad una compañía de pesca de perlas que contaba con un moderno equipamiento, registrado en fotos de la época,⁴² perteneciente posiblemente a M.A. Calderón & Co., empresa que se registra en la época, dedicada a la pesca de perlas. En 1921, César M. Chávez Reyes se dedicaba a la pesca de perlas, al mismo tiempo que los ciudadanos Ricardo Delgado, Azúa y Cahan presentaban la matrícula cumpliendo con el reglamento de pesca y cacería marítima vigente para que se les otorgara el permiso para pescar estas piedrecillas.⁴³

La exportación de café fue un comercio marginal en la economía mantense hasta 1950, cuando se convirtió en uno de los ejes de la actividad exportadora. No obstante, cantidades minúsculas comenzaron comercializarse a través de Manta desde 1849 y 1852, cuando aparecen las primeras cifras de exportación del café. Mientras en 1849 se exportaban solo 206 sacos, en 1850 se alcanzó la totalidad de 1.401 sacos. En 1851 se descendió a 82 quintales y en 1852 hubo un insignificante aumento que alcanzó los 250 quintales.⁴⁴ El café tuvo alzas y caídas en el siglo XIX.

38. Carmen Dueñas de Anhalzer, *Soberanía e Insurrección en Manabí*, p. 76.

39. *El Bien Público*, Portoviejo, 4 de diciembre de 1886.

40. *Ídem*, 26 de enero de 1887.

41. *El Correo Mercantil*, Bahía, 6 de junio de 1885.

42. Juan B. Ceriola, *Manabí a la vista*, p. 108.

43. “Copiador de telegrama para dentro de la provincia”, en ACH, 1921, p. 74.

44. Guillermo Arosemena, *Ecuador, evolución y búsqueda del despegue económico. 1830-1938*, Guayaquil, BCE, 1990, p. 55.

Otros productos importantes comercializados a través de Manta fueron los cueros, el almidón y el aguardiente. Los dos últimos se agregaban a una larga lista de enseres y comestibles que se movilizaban en los barcos de cabotaje, respondiendo a ancestrales cadenas de intercambio con los puertos cercanos de Colombia, Perú y el propio puerto de Guayaquil, consumidor del almidón manabita.

Los cueros de res se exportaban desde la época de la Colonia, y en el siglo XIX se mantuvo una partida marginal dentro de las cifras, que no dejó de ser importante en la economía ganadera regional. La producción era destinada totalmente a los mercados extranjeros, provocando incluso escasez en las poblaciones manabitas, según decía un periódico local en 1886. Obviamente, la cotización era interesante para los comerciantes, pues afuera reconocían hasta 18 sucres por la libra de cueros sanos y 14 sucres por la de cueros picados.⁴⁵

El caucho fue también otro producto emergente que tuvo su relativo impacto en la economía del siglo XIX: cuando escaseaba subían los precios en los mercados de Nueva York y en Inglaterra, hacia donde se envió un cargamento valorado en 48 sucres el quintal, en diciembre de 1887.⁴⁶ No obstante que el caucho tenía demanda, a fines del siglo no había embarques continuos a través de Manta.

CONTRABANDO VERSUS ESTADO

En 1831 se produce un escándalo regional por el supuesto contrabando de 12 cordobanes, entre otros pertrechos, traídos a través de Paita, siguiendo una antigua ruta de comercio.⁴⁷ Una década después, en 1841, un tal Manuel Toral era acusado de perjudicar al fisco.⁴⁸ Nuevamente, en 1851, se informaba sobre otro contrabando traído a través del mismo puerto peruano, e introducido por Manta, donde se detectó la alteración en la declaración aduanera de bienes.

En no pocas ocasiones el comercio importador se nutrió del contrabando, seguramente aún más en los tiempos en que se prohibía la importación de artículos por los puertos de la provincia. En la década de 1830, los manabitas buscaban afanosamente la autorización para importar productos a través de Manta, alegando que los artículos de primera necesidad tenían precios exorbitantes debido a que el transporte y el abuso de los comerciantes

45. *El Bien Público*, Portoviejo, 4 de diciembre de 1886.

46. *Idem*, 1 de enero de 1887.

47. AHG, doc. 670.

48. AHG, Carpeta 8929.

de Guayaquil, hacía que se elevaran los costos. Al igual que en la Colonia, el contrabando estuvo promovido por las necesidades de mercados regionales enfrentados a las restricciones impuestas por ciertos monopolios estatales y aun privados, autorizados por el Estado.

LA RECOLONIZACIÓN BLANCO-MESTIZA DE MANTA

El fenómeno de recolonización del espacio de Manta en el siglo XIX, por parte de los blancos-mestizos, estuvo claramente determinado por el auge de la exportación de sombreros de paja toquilla y por la consecuente apertura del puerto.

Durante los primeros años de la República de Colombia, Manta era un puerto natural, cuyo territorio pertenecía políticamente a Montecristi, y en el que, exceptuando sus pueblos de indios, no existía ningún asentamiento blanco mestizo importante; en el sitio apenas había una casa cuartel para la guarnición. El lugar era usado por los de Montecristi para sus operaciones de embarque y desembarque de mercaderías dentro del activo comercio de cabotaje, que interconectaba los distintos puertos de lo que hoy son Colombia y Perú. El predominio de Montecristi como localidad era tal, que allí residía el Sub Delegado de Marina, que era a su vez Alcalde de la localidad, según constató el historiador Temístocles Estrada en documentos de 1825, 1826 y 1828.⁴⁹

En 1850, Manta ya era un caserío “de escasa importancia, quince o veinte casuchas habitadas por pescadores mestizos”,⁵⁰ víctimas poco después de un pavoroso incendio que devoró casi todo el pueblo.⁵¹ Sin embargo, la intensa actividad mercantil permitió la rápida recuperación del lugar. Esto muestra claramente el momento de inflexión y expansión de la urbe local, que se inició sobre todo después de la segunda mitad del siglo XIX y tuvo un momento trascendente durante las primeras décadas del siglo XX.

El despegue del naciente poblado blanco-mestizo era una realidad en 1866, porque para la fecha el nuevo asentamiento de Manta ya tenía una estructura claramente urbana, levantada por inmigrantes extranjeros y nacionales, a juzgar por el nombre de los vecinos. Un mapa de esa época que reporta el área nuclear del asentamiento, deja ver un poblado largo, cuyo eje era lo que ya se llamaba “Malecón”, conservando el patrón de la época de

49. Temístocles Estrada, *Relaciones históricas...*, tomo III, p. 36.

50. *Guía comercial profesional, industrial y de tópicos generales de la ciudad de Manta*, Manta, 1928.

51. Juan B. Ceriola, *Manabí a la vista*, p. 107.

la Colonia. Se contaban ocho casas principales al borde del mar, y varios solares. Los vecinos de entonces eran Francisca (¿Landa?), Carmen Santana, Clemente (¿López?), y otros propietarios de apellidos Moreira, San Andrés y Alarcón. De hecho, destaca en el mapa el nombre de Pablo Delgado, cuya casa estaba situada de manera privilegiada, lo que permite inferir que fue uno de los primeros inmigrantes seguramente de la zona de Montecristi, donde se rastrea con anterioridad ese apellido de origen español. En el documento se ubica por otra parte una “antigua bodega de sales del gobierno”, mostrando que a través del puerto de Manta se comercializaba ese producto estratégico, cuyo monopolio estaba a cargo del estanco estatal. Asimismo, se identifica un edificio de Aduana, que sería obviamente muy modesto. Hacia el norte se describe la existencia de casas “princiando el terreno irregular y alzado”. Y luego, hacia el sur, el “desembarcadero principal i único en invierno”, el “oleaje del mar” y “Piedras”

Poco después, en 1887, el crecimiento urbanístico del Manta blanco mestizo, era llamativo aún a los ojos de los extranjeros. En aquella época (1887) ya funcionaba en el lugar la que probablemente sería la primera casa que servía como hotel, la misma que tenía teja de hierro y piso de madera, lo cual habla de la categoría moderna de su construcción.⁵² En 1890, Manta tenía un mercado público,⁵³ y en 1903, estaba levantado el “edificio antiguo de la aduana”. Para 1907, según el arqueólogo Marschall H. Saviile, quien llegó a realizar exploraciones a Manabí, Manta era quizás el más floreciente asentamiento urbano de la provincia.⁵⁴

Aún cuando el lugar tenía una dinámica mercantil constante, y muchos de sus habitantes eran prósperos empresarios exportadores, en 1908 Manta era una agradable y pequeña urbe que poseía solo tres ejes viales importantes: calle Ecuador, calle Libertad y calle Balda, según se desprende de los documentos ancestrales, donde se describen la compra venta de terrenos y la ubicación con sus linderos. Después de terminada la Primera Guerra Mundial aparecieron inversionistas europeos que dejaron su continente, al mismo tiempo que se veían visos de ciudad con ribetes de modernidad, nuevos edificios, almacenes con perchas y vitrinas, “la sugestión de novedades” y un activo movimiento portuario.⁵⁵ Ya en 1919, se empieza a llamar al lugar con el título de “Ciudad de Manta”, otorgándole un adjetivo que describía el claro avance urbanístico.

52. ACH, 1887.

53. *Ídem*, 1890.

54. Temístocles Estrada, *Relaciones históricas...*, tomo X, p. 10.

55. *El Herald Municipal*, órgano informativo del concejo cantonal de Manta. 4 de noviembre de 1932, p. 8.

El 29 de mayo de 1861 se había expedido la nueva Ley de División Territorial, que en uno de sus párrafos decía: “el cantón Montecristi se compone de las parroquias de Montecristi, Charapotó, Manta, Canoa, Bahía de Caracas, Pedernales, Mompiche y de la Isla de La Plata.⁵⁶ La nueva jerarquía parroquial de Manta, le permitiría finalmente contar con su propio teniente político, y posiblemente se le habría otorgado el derecho a ser sede de las autoridades del puerto, tradicionalmente residentes en Montecristi. Se ha identificado al menos un documento de 1912, en el cual se certifica que en el lugar actuaba un teniente político.⁵⁷ De la mano de la jerarquización política, Manta también logró convertirse en 1761 en parroquia eclesiástica, a partir de la emisión de la Bula Papal que aprobaba la creación de la Diócesis de Portoviejo.

Hacia 1912, se observa por primera vez una movilización y reacción de los blancos mestizos en contra del monopolio extranjero que afectaba sus intereses. Las tensiones se produjeron entre los comerciantes de Manta y la Compañía de Vapores Ingleses que monopolizaba casi todo el negocio del transporte de la tagua y otros productos de exportación. También en ese año se conformó un comité para lograr la cantonización de Manta, que hasta tanto dependía de la jurisdicción de Montecristi. Estos hechos muestran la existencia de un tejido social y de una identidad local blanco-mestiza. Manta logra finalmente convertirse en cantón el 4 de noviembre de 1922, gracias a la agencia de su élite burguesa, blanco-mestiza.

Los mestizos que paulatinamente inmigraron a Manta, desde Montecristi y otros lugares del país y del mundo, se asentaron hacia el sur del borde costero, en el límite marcado por el río Manta, pues hacia el norte, en la Ensenadita, se encontraban los descendientes del antiguo pueblo de indios de la localidad, que estuvo allí desde la época aborígen y durante la Colonia. Los habitantes de este poblado mostraban señas ancestrales, tales como su fenotipo y su especialidad productiva, dedicada a la pesca y a la navegación de cabotaje. De esta forma, se produjo una definición étnica espacial, que aún pervive.

En 1922, el historiador Wilfrido Loor escribía una crónica sobre Manta, y señalaba que su población era de poco más de 4.000 habitantes y que era visible que cuatro de cinco personas eran inmigrantes y no nativos del lugar.⁵⁸ Más tarde, en 1928, se estimaba que Manta tenía unos 6.000 habitantes, aunque no se había podido levantar un censo formal, según datos del Concejo.⁵⁹

56. Wilfrido Loor Moreira, *Manabí desde 1822*, Editorial ecuatoriana, 1969, p. 38.

57. “Copiador de telegrama para dentro de la provincia”, en ACH, 1912, p. 126.

58. Wilfrido Loor Moreira, “Manta”, en *El Globo*, 1922.

59. *Guía comercial, profesional, industrial y de tópicos generales de la ciudad de Manta*, Manta, 1928.

Alrededor de los años de 1894 o 1895, solo se contabilizaban, en la entonces parroquia civil de Montecristi, Manta, unos sesenta propietarios de predios rurales registrados en el libro de la Gobernación de Manabí. La mayoría de los habitantes de Levique, Pacoche, Jome y otros antiguos asentamientos, usaban la tierra bajo un modelo comunitario y, por lo tanto, no constaban como propietarios individuales. Entre los propietarios de los predios registrados, el más significativo tenía un costo de 2.200 sucres y pertenecía a Juan Reyes. Los demás propietarios tenían apellidos hispanos, tales como los Alvia, Conforme, Calderón, Chávez, Delgado, Muentes, Reyes y Santana; algunos conservaban los de filiación étnica, como era el caso de los Anchundia, Piguave, Pachay, Pilligua, Panta, Posligua y Paita.⁶⁰ El ambiente de las comunidades rurales era muy distinto al de la urbe; allí se conservaban formas ancestrales de producción y posesión comunitaria de la tierra y de su gente vivía tanto de la recolección y de la agricultura como de la pesca, indistintamente.

CONCLUSIÓN

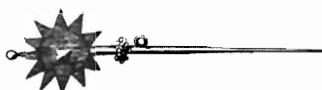
El capitalismo mundial, la especialidad productiva de la región, su particular espacio y la apertura de los puertos de Bahía de Caráquez y Manta, además de un proceso histórico específico, promovieron una relación subordinada pero directa entre Manabí y el mercado mundial, lo que dio origen a una especie de región económica integrada por un sistema de localidades pequeñas, cada una de las cuales cumplía una función. Los agentes hegemónicos de este proceso fueron pequeños y medianos burgueses, dedicados primero al comercio de sombreros de paja toquilla y, después, de la tagua, para el caso del eje sur; y de cacao, para el caso del eje norte. El eje sur estaba integrado al principio por Jipijapa, Montecristi y Manta, y, posteriormente, en la época de la tagua, por Santa Ana, situada en la zona montañosa. El eje norte, por Chone y Bahía de Caráquez, su puerto. Portoviejo articulaba estos circuitos, como centro político y bisagra regional.

Manta, al convertirse en puerto autorizado desde 1830, tiene un sorprendente despegue durante el siglo XIX, debido al auge manufacturero exportador, y, más tarde, al auge agroexportador. Durante todo el siglo XIX empezaron a llegar pobladores blanco-mestizos de distintas partes de la provincia, el país y el mundo y se asentaron en la zona sur de la ensenada, mientras hacia el norte continuaban los descendientes de los antiguos indios,

60. "Libro de la contribución general del uno por mil de la Junta de Hacienda para el bienio 1894-1895", en ACH, Portoviejo, p. 147.

marcando un territorio étnico. Los blancos construyeron una identidad local a partir de su rol como comerciantes y fueron los protagonistas de los procesos políticos de jerarquización de la parroquia que después se convirtió en cantón.

El renacimiento del asiento de Manta debe ser entendido, entonces, en el contexto del capitalismo mundial y de la particular especialidad productiva de la provincia. La Manta blanco-mestiza renace en el siglo XIX, estimulada por el fenómeno mercantil, y con un claro y definido rol como centro articulador entre este circuito productivo social, y el mercado mundial. Mas, en el pasado, y a través de un proceso afectado por rupturas, ese espacio y sus distintas sociedades siempre cumplieron el rol de estación de enlace entre circuitos productivos y de tráfico de productos.



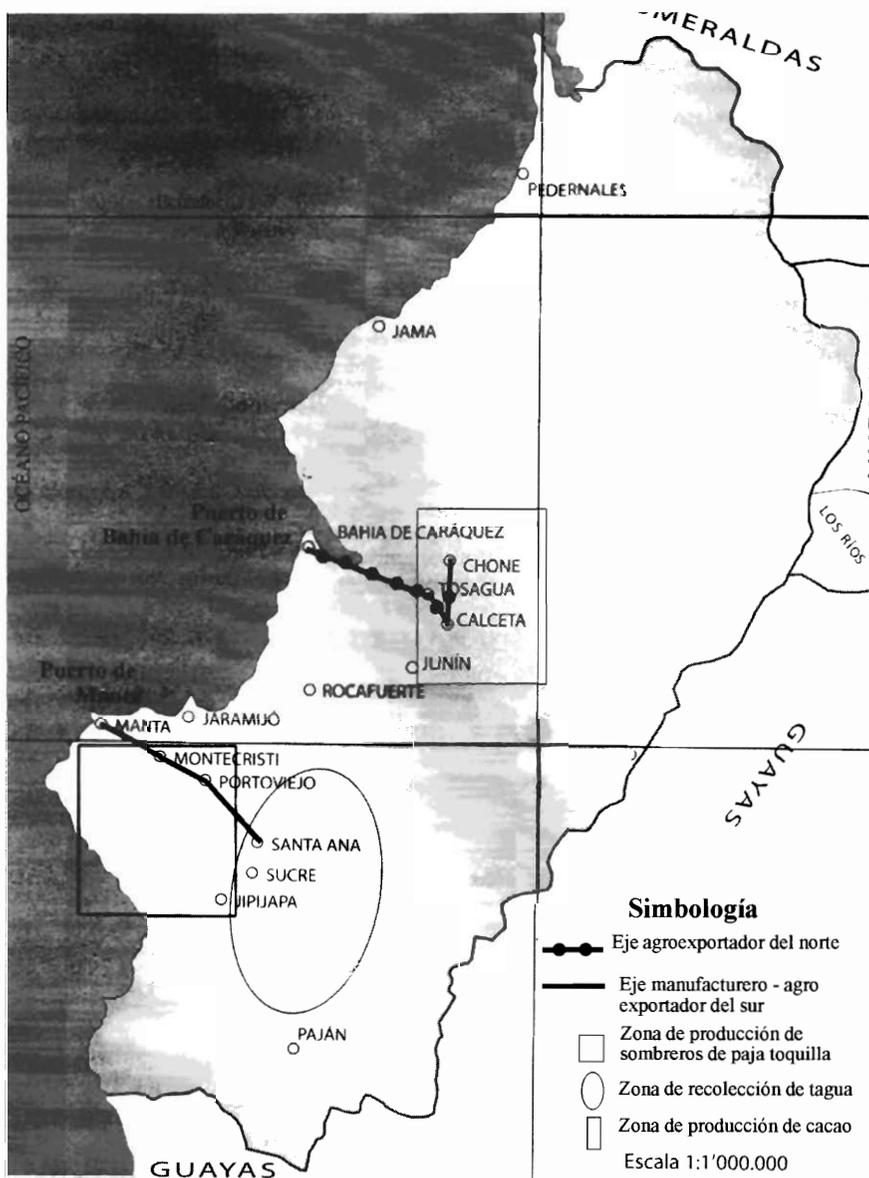
BIBLIOGRAFÍA

- Aráuz, Maritza, *Pueblo de indios en la Costa ecuatoriana. Jipijapa y Montecristi en la segunda mitad del siglo XVIII*, Guayaquil, Colección A la Costa, Archivo Histórico del Guayas (AHG), 1999.
- Arosemena, Guillermo, *Ecuador, evolución y búsqueda del despegue económico. 1830-1938*, Guayaquil, Banco Central del Ecuador (BCE), 1990.
- Beleato, Andrés, *Monografía de Guayaquil*, 1820.
- Bouchet, Martine y Laziz Hamani, *Panamá sombrero leyenda*, Quito, París, Libro Mundi, 1995.
- Ceriola, Juan B., *Manabí a la vista*, 1913.
- Cruz Villegas, Jacobo, *Origen y evolución histórica de Catacaos, Piura*, CIPCA, 1982.
- Deler, Jean Paul, *Ecuador, del espacio al Estado nacional*, Quito, BCE, 1987.
- Dueñas de Anhalzer, Carmen, *Historia económica y social del norte de Manabí*, Quito, Abya-Yala.
- _____, *Soberanía e insurrección en Manabí*, Quito, FLACSO/Abya-Yala, 1991.
- Estrada, Temístocles, *Relaciones históricas y geográficas de Manabí*, tomos I, II, III, IV, VII y X, Guayaquil, 1930.
- Estrada Icaza, Julio, "Migraciones internas en el Ecuador", en *Revista del Archivo histórico del Guayas*, 1977, Guayaquil.
- _____, *El puerto de Guayaquil. Crónica portuaria*, Guayaquil, BCE/AHG, 1990.
- Estupiñán Viteri, Tamara, *El mercado interno en la Audiencia de Quito*, Quito, BCE, 1997.
- Gosselman, Carl August, *Informe sobre los Estados sudamericanos en los años de 1837 y 1838*, Abya-Yala, 1995.

- Hermidas, Luis, *San Pablo de Manta. Trayectoria histórica y su relación con la Iglesia*, Quito, Editorial Ecuatoriana, 1972.
- Hidrovo Quiñónez, Tatiana, *Construcción histórica de las identidades manabitas*, inédito.
- _____, *Diferencias regionales del período agroexportador. 1870-1925*, Portoviejo, Universidad Eloy Alfaro de Manabí, Editorial Mar Abierto/Fundación La Casa de Horacio, 2004.
- _____, *Identidad de clase social hegemónica (Chone y Babía de Caráquez 1886-1928)*, Portoviejo, Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí/Editorial Mar Abierto/Fundación La Casa de Horacio, 2004.
- Laviana Cuetos, María Luisa, *Guayaquil en el siglo XVIII. Recursos naturales y desarrollo económico*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1987.
- Loor Moreira, Wilfrido, *Gobernadores de Manabí y mandatarios de Guayaquil. 1822-1845*, Editorial Gregorio.
- _____, *Manabí desde 1822*, Editorial Ecuatoriana, 1969.
- _____, *Narraciones Históricas de Manabí*, s.f.
- _____, "Disputa de linderos entre Manabí y Guayas. Narraciones históricas de Manabí", en Carmen Dueñas de Anhalzer, *Soberanía e insurrección en Manabí*, Quito, FLACSO/Abya-Yala, 1991.
- López, Felicísimo, *La provincia de Manabí en 1891*, Bahía de Caráquez, Imprenta de El Eco del Pueblo, 1892.
- Niles, Blair, *Correrías casuales en el Ecuador*, Quito, Abya-Yala, 1995.
- Saville, Marschall H., *Las antigüedades de Manabí*, edición y traducción de Wilfrido Loor, cuaderno 2.
- Terry R., Adrian, *Viajes por la región ecuatorial de América del Sur, 1832*, Quito, Tierra Incógnita, Abya-Yala, 1994.
- Uscocovich Dueñas, Gustavo, *Babía de Caráquez, la ciudad que no tiene copia*, Guayaquil, Editorial Imaginaria, 2000.

ANEXO

MAPA DE LA PROVINCIA DE MANABÍ



Fuente: Mapoteca Archivo de la Casa de la Cultura Ecuatoriana.