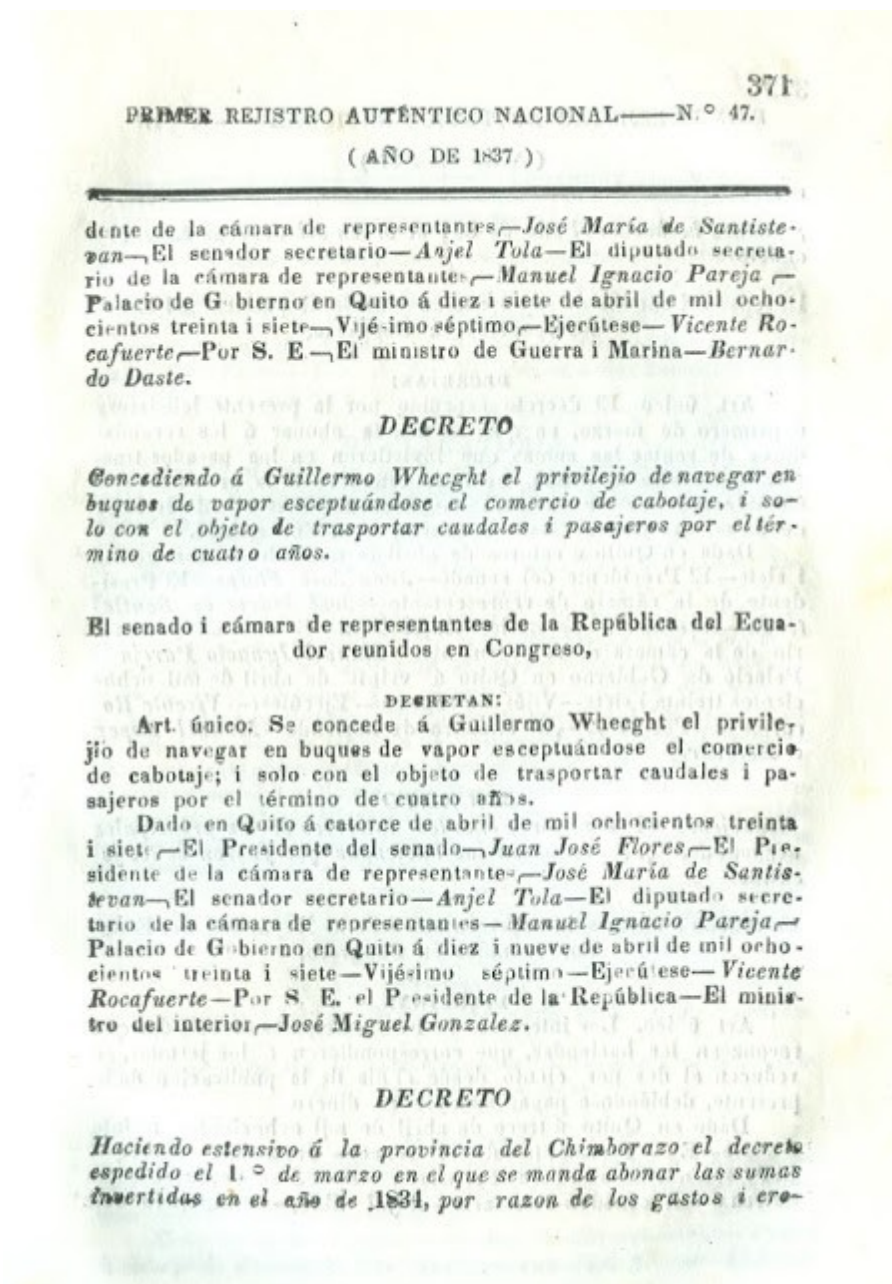


sábado, 5 de enero de 2019

LOS PRIMEROS VAPORES DEL PACÍFICO (III)



Página del *Primer Registro Auténtico Nacional*, en la que consta el Decreto del Poder Legislativo del Ecuador, que otorga a William Wheelwright el privilegio de navegar en buques de vapor por los mares ecuatorianos

Camilo Destrugue

[ANTERIOR](#)

ORIGEN DE LA COMPAÑÍA INGLESA

Desde la época colonial y hasta 1841, el comercio y tráfico de pasajeros entre los puertos del Pacífico y de éstos con los del Atlántico y los de Europa, se hacía únicamente por medio de veleros; con todas las rémoras, con todas las dificultades que ofrecían y ofrecen aún estas embarcaciones.

Pero, en el citado año de 1841, las cosas cambiaron para nosotros muy ventajosamente, mediante el establecimiento de la navegación marítima por medio de buques de vapor, bastante capaces para el desarrollo de las transacciones, para el transporte de productos y mercaderías en aquella época.

Desde 1822-23 había gestionado ante el gobierno de la República de Colombia el ilustre ecuatoriano Vicente Rocafuerte el establecimiento de tal navegación en el Pacífico; mas, ningún resultado práctico dieron esas gestiones; el tiempo transcurrió sin que nada se hiciera en el sentido de realizar tan patriótica idea; la política revolucionaria, las guerras civiles entretenían la atención de todos y las consecuencias las sufrían estos países retrasados, detenidos en el camino de su progreso.

Pero el propósito de Rocafuerte no era de momento; no era una idea fugaz; era hijo de la convicción de una necesidad imperiosa para el desarrollo del progreso agrícola o industrial de las nuevas nacionalidades situadas en el lado del Pacífico.

Y así, cuando regresó a la patria y, después de muchos y variados incidentes políticos, llegó a la presidencia de la República, resolvió la realización de su antiguo y tan importante proyecto.

Estaba el señor Rocafuerte, desde años atrás, en relaciones con don Guillermo Wheelwright y otros caballeros ingleses, con quienes había cruzado ideas respecto al establecimiento de la carrera de vapores marítimos en el Pacífico.



Guillermo Wheelwright en 1842, dibujo de Mauricio Rugendas, tomado de [Memoria Chilena](#)

De manera, pues, que la ocasión se presentaba ahora favorable; y el señor Wheelwright gestionó, no solo ante el gobierno del Ecuador, sino también ante los de Chile y el Perú, a fin de conseguir determinados privilegios.

Hacia mediados de septiembre de 1836, fue presentada la solicitud al Poder Ejecutivo; y se resolvió pasarla con informe favorable a la próxima legislatura.

Reunido el Congreso Extraordinario de 1837, dictó el 14 de abril un decreto cuyo artículo único dice:

"Se concede a Guillermo Wheelwright el privilegio de navegar en buques de vapor, exceptuándose el comercio de cabotaje, y solo con el objeto de transportar caudales y pasajeros, por el término de cuatro años."

Quedaba, pues, arreglada la base principal; más tarde vendrían otras excensiones y ventajas, que era regular se concedieran ara alcanzar tan grande beneficio.

El señor Wheelwright, con la actividad que le era propia, regresó a Europa y puso manos a la obra; pero, con todo, ésta no pudo realizarse hasta 1840.

Desde 1839 había quedado establecida la carrera de la "Compañía Transatlántica Inglesa", formada con un capital de siete millones quinientos mil pesos oro (\$ 7'500.000).

Los días 1 y 15 de cada mes, salía de Liverpool un gran número de *steam-boats*, de cuatrocientos caballos de fuerza, con destino a Barbados y Granada, empleado dieciséis días en el viaje. De este último punto se repartían, en diferentes direcciones, para todas las Antillas, Venezuela, Nueva Granada, México y Estados Unidos, "llevando la correspondencia (decía el prospecto) de una multitud de puntos intermedios".- El regreso a Inglaterra se completaba en cincuenta y siete días de viaje redondo.- De Jamaica a Chagres, para regresar a Jumaven, tocando en Cartagena y Santa Marta, en cuatro y medio días. Otro vapor fue destinado a los viajes entre Jamaica y La Habana, tocando en algunos puertos intermedios y recorriendo la distancia en tres días. Por último, otra de las naves hacía los viajes de Nueva York a La Habana y viceversa, pasando por Savannah y Charleston y recorriendo la distancia en seis días.

Conocidos estos antecedentes, ocupémonos ya tan solo de lo relacionado con la Compañía del Pacífico.

[SIGUIENTE](#)