

Ecuador

Ana Basualdo

El nombre

Reliquia del siglo XVIII francés, el topónimo Ecuador refleja un museo de vitrinas con aparatos geodésicos, cartas náuticas, mapas del Amazonas, cortezas del árbol de la quina, muestras de caucho, pedruscos del volcán Pichincha; y escenas bélicas en la Academia de Ciencias de París a causa de la figura de la Tierra; relatos de los viajes simultáneos de Maupertuis (1734-1735) a Laponia y de La Condamine a Quito (1735-1743) para medir arcos de meridiano; vítores de newtonianos e intrigas de cassinianos; ecos del *Journal de Voyage a l'Equateur* (1749) de La Condamine en los salones franceses que, de vuelta en barco, acabarían por bautizar –no sin polémica– la República del Ecuador, en 1829.

Orden Real

La navegación dependía aún, en el siglo XVIII, de cartas marinas imprecisas y de cálculos inexactos de distancias y tiempos de ruta, debido a las dudas acerca de la forma de la Tierra: ¿aplanada en los polos o en el ecuador? («un esferoide elevado al ecuador y depreso hacia los polos», escribiría Antonio de Ulloa). A cambio de que dos científicos españoles participaran de la expedición de La Condamine, Felipe V dio el permiso, que le había pedido su primo Louis XV, para que los académicos pudieran recorrer el Virreinato del Perú y afincarse en Quito. Los españoles elegidos fueron Antonio de Ulloa y Jorge Juan, que al zarpar de Cádiz, en 1735, tenían diecinueve y veintidós años: de la noche a la mañana ascendieron de guardias marinas a tenientes de navío, saltándose los escalones de alférez de fragata, alférez de navío y teniente de fragata. En la incorporación impuesta por el rey de esos jovencísimos marinos convergen dos situaciones simultáneas: por un lado, no existía en España aún una Academia de Ciencias como las de París o Prusia, y los ingenieros militares tenían que abarcar campos científicos muy diversos; por otro, la metrópoli iniciaba una reconquis-

ta más racional de las Indias a través de la reorganización administrativa, la renovación del vínculo con los núcleos económicos americanos, el relevamiento científico de los recursos naturales, la observación de los sistemas sociales, la defensa de las costas del Imperio.

Geodesia

Un saber que hasta entonces había servido para poco más que el dibujo de mapas mediocres, se convirtió en árbitro de teorías en litigio. Las mediciones de Cassini para el levantamiento del primer mapa íntegro de Francia parecían probar, treinta años después de conocidas las teorías de Newton (1689), que la Tierra tenía forma de «melón», no de «sandía»: la Academia lo celebró y se apresuró a volver a Descartes. Pero en 1732, el académico Maupertuis defendió, en el *Discours sur les différents figures des astres*, la teoría newtoniana de la gravitación. «Soy vuestro prosélito y pongo mi profesión de fe en vuestras manos», le escribió Voltaire a Maupertuis (matemático, noble, bretón), que adiestraba a grupos juveniles, en cafés y en el Louvre, para grandes agitaciones en la Academia y sus circuitos mundanos: epigramas sarcásticos, caricaturas, payasadas, además de argumentos. La urgencia de nuevas mediciones de un grado de latitud llevó por fin a Maupertuis a Laponia y a su amigo y cómplice Charles de La Condamine al Ecuador. «A la vuelta –escribió M.– encontramos grandes contradicciones. París, cuyos habitantes no pueden en absoluto permanecer en la indiferencia, se dividió en dos partidos: unos tomaron el nuestro; otros creyeron que, aceptando que la Tierra pueda tener la forma imaginada por un inglés y un holandés, ponían en juego el honor de la nación».

Rumbo a Quito

Jorge Juan sería el matemático de la expedición de La Condamine, Antonio de Ulloa el naturalista: deberían llevar diarios del viaje, de las observaciones físicas y astronómicas, de los cálculos de longitud y latitud; cartografiar costas; describir puertos, fortificaciones y «costumbres»; estudiar los minerales y la flora; redactar un informe secreto sobre la situación política y administrativa de los virreinos; vigilar que los franceses no pasaran noticias militares o comerciales a los ministros de Luis XV. Zarparon el 26 de mayo de 1735, con el marqués de Villagarcía, recién nombrado virrey del Perú: Jorge Juan en el navío

El Conquistador, Antonio de Ulloa en la fragata *Incendio*. Llegaron a Cartagena de Indias el 7 de julio. Los franceses (La Condamine, Bouguer, Godin, un relojero, un ingeniero, un botánico, un dibujante y dos médicos, uno cirujano), el 15 de noviembre. Salieron juntos, por la ruta de Guayaquil, rumbo a Quito. A orillas del río Guayas, visitaron el astillero más activo del Pacífico, rodeado de bosques en apariencia inagotables y donde los armadores, como si sólo tuvieran que estirar el brazo para bajarlas de un estante, encontraban las maderas justas para cada una de las piezas de navíos que –salvo por la impericia de los marineros españoles, que deberían aprender de los balseros indígenas, escribe Ulloa– serían indestructibles.

El astillero de Guayaquil

«Es tanta la abundancia de las maderas que la mayor parte del pays que corresponde a la jurisdicción de Guayaquil, siendo bien espacioso, se compone de espesos bosques donde el mayor costo es el que ocasiona el pago de los peones que las cortan y desbastan para baxarlas á Guayaquil; y asi, todo el que quiere fabricar alli, hace cortar con tiempo la madera que necesita para emprender su obra. (...) Las principales especies de madera, de que se sirven alli para la construccion de los navios, son: Guachapelí, Roble amarillo, María, Canelo, Mangle, Bálsamo y Laurel. El Guachapelí –una leguminosa parecida a la acacia– es la madera más admirable que se ha descubierto hasta el presente, porque es muy sólida y fibrosa con variedad de extensiones; tiene muy pocos nudos, es muy suave al corte, casi incorruptible, y tan xugosa que al tocarla con el hacha después de sesenta ó mas años de servicio, parece que está acabada de labrar. Esta madera se destina para los planes, piques, estemenaras y demás posturajes, curvas y motonería. Su color propio es entre colorado y amarillo, pero inmediato a la corteza suele tener algunos pedazos blancos superficiales, que son aquellas partes que aun no se han perfeccionado bien; y como esto no profundiza mucho, si se tiene cuidado de cortarlas al tiempo de labrar la madera, hasta que descubra por todas partes su lexítimo color, no hay peligro de que se corrompa; y los navíos que se fabrican con ella son de una duración nunca oída en Europa. La pérdida de muchos que naufragan, quando empeñados en alguna costa les sobreviene un temporal, ó por descuido de los pilotos y marineros, es causa de que no duren mucho tiempo, pues si no encontraran esta contraria suerte, nunca les verian el