



PONENCIA: Astilleros olvidados. Una actividad y lugar que se ha perdido en el tiempo, el barrio del Astillero de la ciudad de Guayaquil, Ecuador.

SIMPÓSIO: Los paisajes históricos de la producción: nuevos procesos emergentes y experimentales en la ciudad contemporánea.

AUTORES:

Gilda San Andrés Lascano.

Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Ecuador,
gilda.san_andres@cu.ucsg.edu.ec

Ivana Cueva Heredia.

Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Ecuador,
ivana.cueva@cu.ucsg.edu.ec

RESUMEN:

El Río Guayas, fuente de ingreso de personas, víveres, materiales, cultura, a través de barcos. Estos medios de transporte y su relación con el recurso natural hídrico hicieron que la ubicación de la ciudad de Guayaquil sea idónea para su fundación. Hacia el sur de la Ciudad Nueva, se establecieron astilleros, lugares de trabajo con comunicaciones directas hacia el río que fomentó el desarrollo, construcción, vivienda, tradiciones e identidad al barrio.

Debido a una serie de incendios, el último a gran escala en 1896, que consumió alrededor del 70% de las construcciones en madera; para 1905 se cambió la ordenanza de construcción a hormigón armado. Así, poco a poco, los carpinteros de ribera que trabajaron en barcos y fueron los responsables de la construcción de las viviendas, cada vez fueron menos. De esta manera se perdió una tradición histórica de la ciudad, abandonando las desembocaduras hacia el río. Actualmente, existe uno solo que trabaja en metal, de los seis originales.

Se han realizado estudios históricos y reportajes sobre el barrio del Astillero de Guayaquil, pero ninguno de ellos realiza una propuesta para la recuperación de esta zona productiva e industrial que ha sido abandonada por los ciudadanos. Para recuperar y recordar su identidad, es necesario traerlo a la contemporaneidad.

Desde los proyectos de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la UCSG, se proponen nuevas visiones y perspectivas para el aprovechamiento y difusión de la importancia de este barrio productivo, que fue clave para el crecimiento y bonanza de la ciudad. A partir del estudio histórico, se plantean diversas opciones de proyectos que apliquen la metodología participativa, relacione y resalte su historia desde la tierra y desde el agua, compartir la singularidad de su imagen urbana original y actual.

PALABRAS CLAVE: astillero, artesano, producción, barrio productivo, industria histórica

RESUMO:

O rio Guayas, fonte de ingresso de pessoas, mantimentos, materiais e cultura através de embarcações, tornou possível que sua relação com este recurso hídrico definisse a localização ideal da fundação da cidade de Guayaquil. Ao sul da Cidade Nova foram estabelecidos estaleiros, espaços de trabalho com comunicação direta com o rio, o que fomentou o desenvolvimento, a construção, a moradia, as tradições e a identidade do bairro.

Devido a uma série de incêndios —o último de grande escala em 1896, que consumiu cerca de 70% das construções de madeira—, em 1905 a ordenança de construção foi alterada para o uso obrigatório de concreto armado. Assim, pouco a pouco, os carpinteiros navais que trabalhavam na construção de barcos e eram responsáveis pelas moradias foram desaparecendo. Dessa forma, perdeu-se uma tradição histórica da cidade, abandonando-se também as áreas de desembocadura para o rio. Atualmente, resta apenas um estaleiro ativo, dedicado ao trabalho em metal, dos seis originais.

Foram realizados estudos históricos e reportagens sobre o bairro do Astillero de Guayaquil, mas nenhum deles propõe uma estratégia para recuperar essa zona produtiva e industrial que foi abandonada pelos cidadãos. Para resgatar e preservar sua identidade, é necessário trazê-la à contemporaneidade.

A partir dos projetos da Faculdade de Arquitetura e Design da UCSG, propõem-se novas visões e perspectivas para o aproveitamento e a difusão da importância deste bairro produtivo, que foi fundamental para o crescimento e prosperidade da cidade. Com base no estudo histórico, são apresentadas diversas opções de projetos que utilizam metodologias participativas, relacionam e destacam sua história a partir da terra e da água, e compartilham a singularidade de sua imagem urbana original e atual.

PALAVRAS-CHAVE: estaleiro, artesão, produção, bairro produtivo, indústria histórica

DESARROLLO

1. Antecedentes históricos (piratas en Guayaquil)

La ciudad de Guayaquil ubicada en Ecuador se fundó a la orilla del Río Guayas que se conecta al Océano Pacífico el 25 de julio de 1535 por Francisco de Orellana (González, 2023). La ciudad nació entre ríos, cerros y esteros en los que había puentes de conexión para trasladarse de un lugar a otro. Esta posición geográfica logra desde un principio cantidades exhaustas de recursos naturales como la madera que dio paso a la construcción de embarcaciones generando en primera instancia la comercialización de bienes como oro, plata, cacao, productos naturales hacia otras regiones y ciudades a lo largo de la costa del Pacífico y el sur de América, fue punto clave para mantener relaciones comerciales. (Hoyos, 2008)



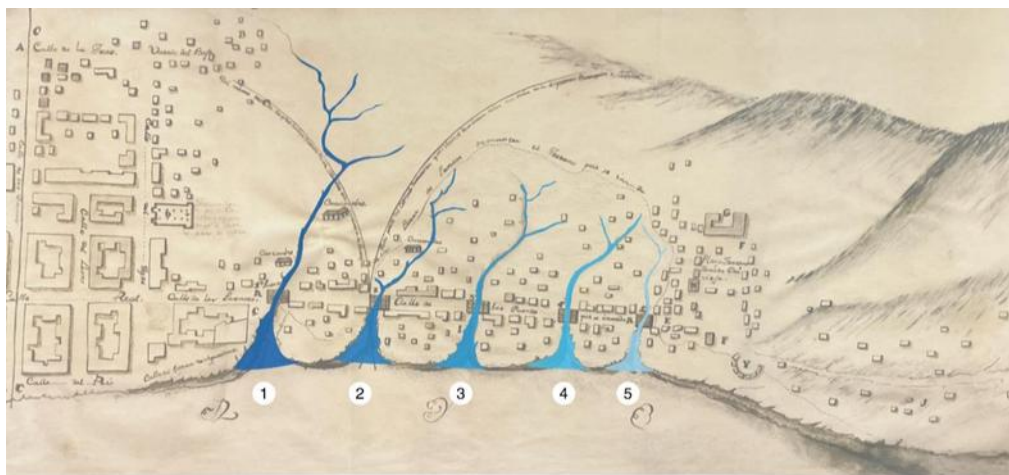


Figura 1. Plano 1787. Identificación de los cinco esteros de la ciudad. Fuente: Hoyos, M. (2008). Los recuerdos de la iguana, historias del Guayaquil que se fue

Debido a que esta actividad empezó a incrementar la presencia de un gran número de astilleros en Guayaquil, esto representó el inicio del crecimiento significativo económico en aquel periodo histórico, destacando como el principal astillero de la Armada del Mar del Sur de la Corona Española durante los siglos XVI y XVII por sus actividades marítimas que comprende embarcaciones pequeñas hasta de mayor tamaño como galeras y navíos por la existencia y abundancia de madera de calidad y disponibilidad de mano de obra barata, llegando a ser uno de los más grandes centros comerciales y portuario en toda América. (Hoyos, 2008)

El barrio del Astillero ubicado en la ciudad de Guayaquil se llegó a reconocer con ese nombre debido a las actividades mencionadas y por el sin número de astilleros que llegaron abarcar toda la orilla de la zona, quienes estaban más expuestos al peligro de los frecuentes ataques por parte de los piratas holandeses e ingleses. Por lo que, en 1547, se ordenó que construyeran las embarcaciones como galeones y galeras para realizar expediciones, de tal forma que se puso a entera disposición a sus indios y bosques de la Isla Puna (Enciclopedia del Ecuador, 2023).



Figura 2. Recomendación de la Isla Puná. Fuente: Artículo Britannica. (s.f)

La fabricación de estos navíos de mayor se generó desde un propósito distinto de la comercialización, fue la preparación ante la situación de enfrentamientos de amenazas de piratas ingleses y holandeses en la región, quienes buscaban interrumpir las rutas comerciales y apoderarse de riquezas, convirtiéndose en ataques constantes de las que desató una situación que demandaba la necesidad de construir nuevas embarcaciones cada vez más resistentes para proteger los intereses y saqueos de bienes. (Castro & Castro, 2008)

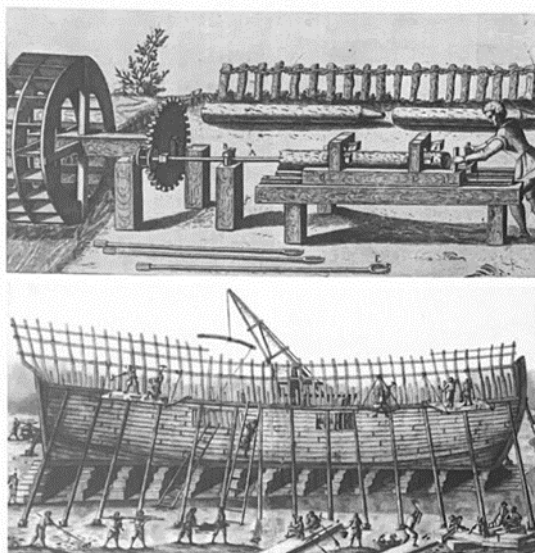


Figura 3. *Construcción de los galeones más grandes de los astilleros* Fuente: Hoyos, M. (2008). Los recuerdos de la iguana, historias del Guayaquil que se fue.

En el libro “Los recuerdos de la iguana, historia del Guayaquil que se fue” de Melvin Hoyos (2008) se relata algunas de las estrategias planteadas por los piratas y corsarios como Thomas Cavendish, quien desembarcó en la Isla Puná en 1587, en el golfo de Guayaquil para adueñarse de los materiales y de la zona con el objetivo de posteriormente dirigirse a Guayaquil, ante esta situación se tomaron todas las precauciones para evitar saqueos a la ciudad por parte de Cavendish. De hecho, un gran número de voluntarios y soldados se dirigieron a Puná para atacar a los piratas ingleses y holandeses bloqueando su llegada a la ciudad.

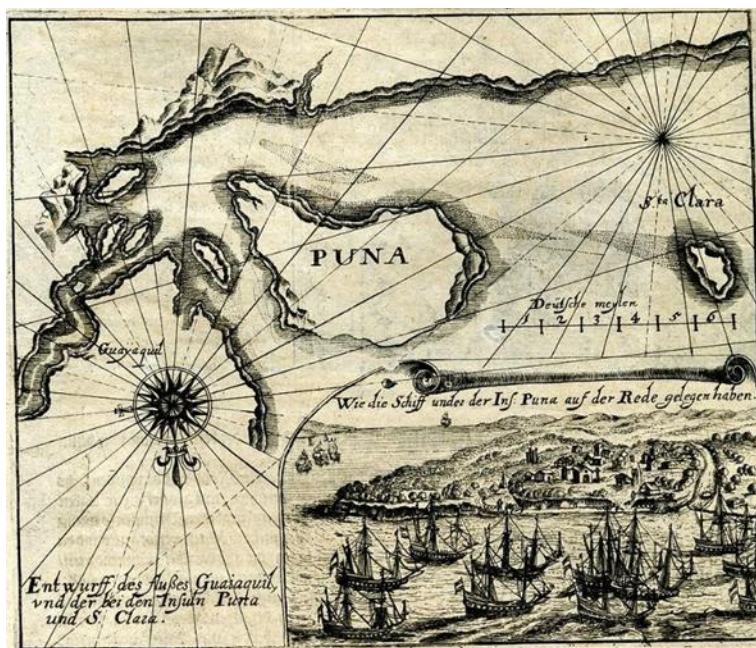


Figura 4. *Invasión de los piratas holandeses a Guayaquil.* Fuente: Rivera & Oyola. (2022)

En 1623, se encargó al guayaquileño José de Castro que construyera un galeón, embarcación que nunca navegó debido a que fue quemado por los holandeses en su llegada a Guayaquil en 1624. (Hoyos, 2008). Asimismo, como esta situación relatada pasaron muchos años de confrontaciones hacia la ciudad convirtiéndose en una preocupación constante para los astilleros de la zona quienes estaban en mayor cercanía por las que se veían afectados no solo por incendios de sus embarcaciones sino también en la ciudad, extorsiones a la población y saqueos de bienes y riquezas.

Uno de los incendios devastadores en los astilleros de Guayaquil fue el 3 de agosto de 1655 que puso en vulnerabilidad las casas con techos de paja y teja por lo que las autoridades ordenaron de manera inmediata que cambiaran los materiales de los techos o se mudaran zonas más seguras de la ciudad. (Estrada, 1995). Este suceso histórico resalta la importancia de la seguridad urbana y la toma de decisiones para proteger a la población y preservar los activos económicos clave de la ciudad..



Figura 5. *Ramada en el Astillero.* Fuente: Estrada, J. (1995). *Guía Histórica de Guayaquil A-C.* Guayaquil.

Según Estrada, J. (1995). “Convendría que este Cabildo dispusiese el roce del manglar y se repartan los solares ya sean vendidos o dados a personas pobres o necesitadas para que se aumente la ciudad en su población por ser tan corto el sitio que tiene” (pág. 100). Además, el objetivo de talar el manglar y demoler las casas de paja era para que dejaran únicamente ramadas para la construcción de los navíos. (Ver Figura 5.)

Asimismo, por estos escenarios como incendios implementaron otras medidas de protección como mecanismos de defensas, la construcción de fuertes y baluartes en la zona, remodelación de naves mercantes y construcción de pataches de guerra para enfrentar a los piratas. Estas fortificaciones destacaron un papel importante en la proyección de defensa de la ciudad para confrontar los saqueos e incendios frecuentes según información de (Estrada, 1995).

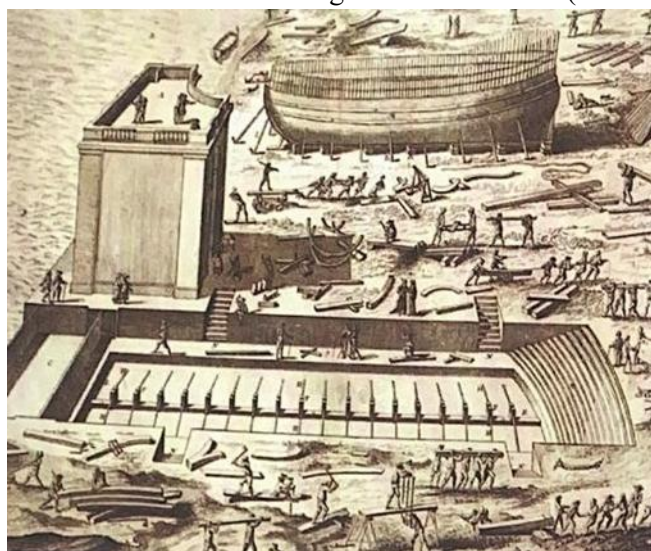


Figura 6. *Construcción de fuertes y baluartes.* Fuente: Hoyos, M. (2008). *Los recuerdos de la Iguana.*

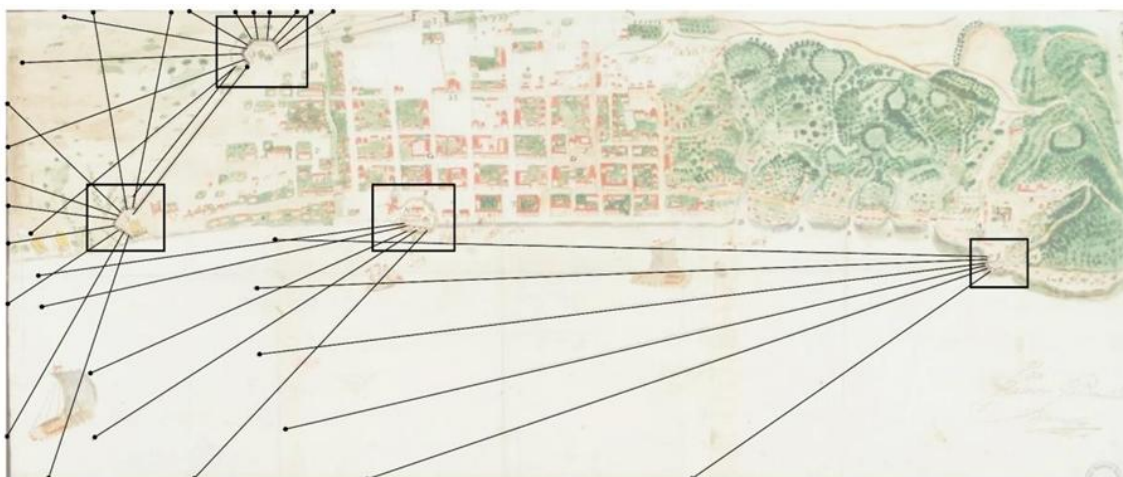


Figura 7. *Ubicación de fuertes y baluartes. Dibujo del Plano 1772.* Fuente: Rivera & Oyola. (2022).

A finales del siglo XVII, la construcción de grandes embarcaciones llegó a su fin debido al traslado de la ciudad, que se produjo con la creación del Virreinato de Nueva Granada, dejando a los astilleros de Guayaquil en el pasado. (Hoyos, 2008). Sin embargo, estos astilleros prestaron valioso servicio tanto a la corona española como a empresas privadas, lo que contribuyó a incrementar la industria y generar riqueza y empleo en la ciudad.

2. Asentamientos de carpinteros en la zona costera

En el siglo XIX, con la llegada de extranjeros europeos al barrio del Astillero, este lugar experimentó una transformación significativa, pasando de ser un sector artesanal a industrial. A pesar de que los astilleros de Guayaquil dejaron de construir grandes embarcaciones, su legado perduró en la historia de la ciudad y su contribución a la industria y el desarrollo económico fue relevante.

En el año 1741, se observa el inicio de la ubicación de los astilleros en el barrio en el asiento de la Ciudad Vieja a Ciudad Nueva basado en un informe por parte de Jorge Juan y Antonio de Ulloa cuando arribaron pocos años atrás, es decir a principios del siglo XVIII hasta finales de este. Por lo que se considera que para ese entonces ya se comentaba sobre el barrio en la ciudad. (Quintero, 1989).

A inicios del siglo XVIII “el astillero de Guayaquil estuvo ubicado a 2000 varas de distancia de la ciudad hacia el sur, siguiendo el curso del Río, hacia abajo”. Se colocaron los astilleros dentro del barrio, lo cual en los años siguientes la zona tomó el nombre de “Barrio del Astillero” (Quintero, 1989)

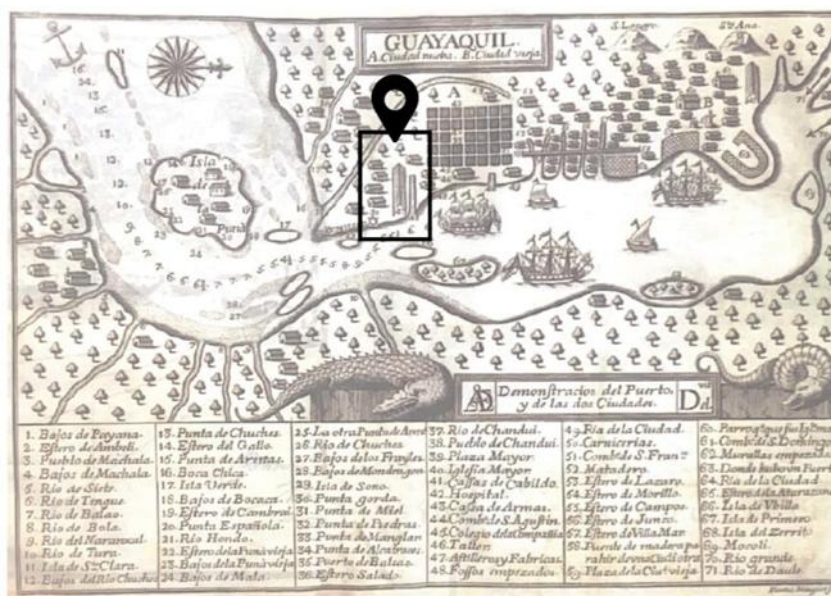


Figura 8. Plano de Guayaquil, 1740. Primeros asentamientos de los Astilleros en un primer plano que ilustra el trazado de Guayaquil, cuarenta años después de haberse formado la Ciudad Nueva. Fuente: Hoyos, M. (2008). Los recuerdos de la iguana, historias del Guayaquil que se fue

En la “Guía Histórica de Guayaquil” de Julio Estrada (1995), se detallaron las diferentes ubicaciones de los astilleros y las razones detrás de sus cambios de asentamientos. La obra menciona que inicialmente los astilleros se establecieron en la ciudad nueva, cerca del estero San Carlos, pero debido al crecimiento urbano, incendios e invasiones que ocurrieron a mediados del siglo XVIII, se fueron trasladando al otro lado del estero.

Es así como en el plano de Guayaquil del año 1709 se menciona la ubicación del “Barrio del Astillero”, posiblemente refiriéndose al conjunto de astilleros ubicados en esa zona o al barrio donde se encontraban. Estos cambios de los astilleros reflejan la dinámica de la ciudad y su adaptación ante los desafíos urbanos y situaciones adversas de la época, consolidando el papel del Barrio del Astillero como un importante sector en la historia de Guayaquil (Quintero, 1989)

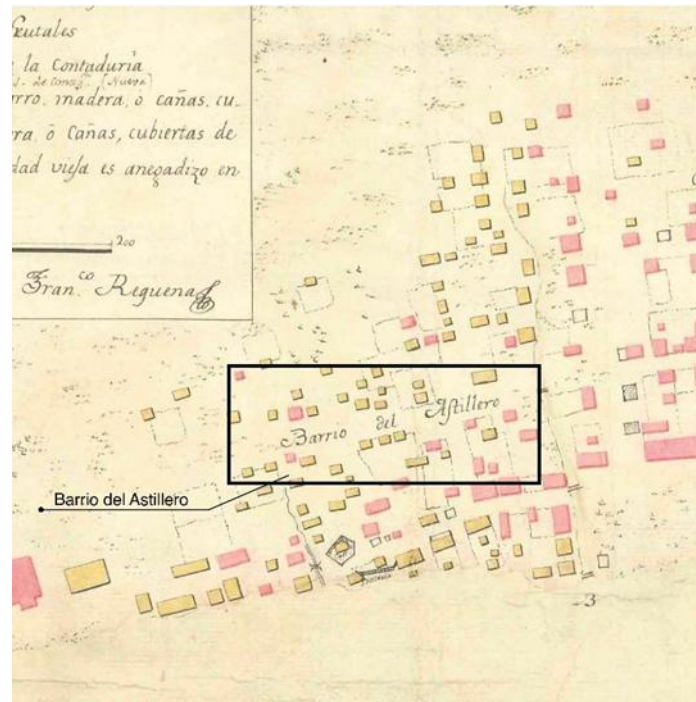


Figura 9. Dibujo del Plano 1779. Fuente: Archivo Histórico del Guayas.

Para el año 1896, el Barrio del Astillero ya se encontraba delimitado por calles y manzanas que se conformaban dentro de los límites de este a oeste, por la calle Industria, hoy conocida como calle Eloy Alfaro, Chile y Chimborazo las cuales se tomaban como punto de referencia para marcar los límites geográficos del Barrio del Astillero en aquel periodo. (Quintero, 1989) De tal forma que, el plano de 1986 demuestra una clara idea de la extensión y ubicación dentro de la ciudad de Guayaquil y que, por lo tanto, los astilleros contaban con una localización precisa dentro la estructura urbana debido a la delimitación y al trazado ordenado que comprendían las calles y manzanas, los astilleros se ubicaban al final de cada calle manteniendo el contacto con el río, recurso que era parte de su labor.

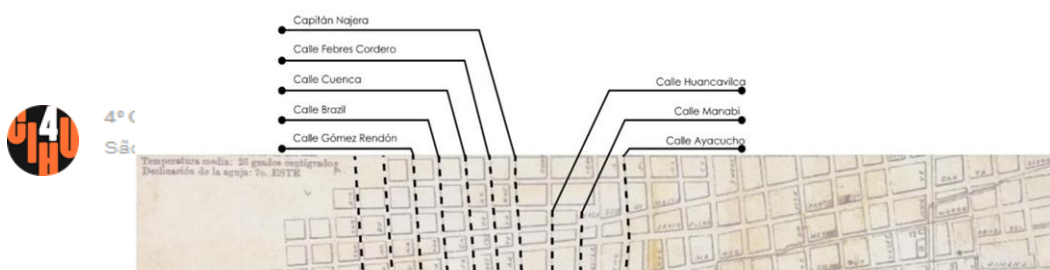


Figura 10. *Identificación de calles en el plano 1896.* Fuente: Archivo Histórico del Guayas.

La ubicación del primer Astillero hacia el sur fue atrás de La Providencia, ocupando la calle Brasil, propiedad del maestro Julio Ríos. En la calle Ría y Francisco de Marcos estuvo ubicado el Astillero “El Cóndor” del Sr. Bardellini. En la esquina del Portete y a la orilla del río se hallaba el Astillero de Huayamabe conocido como “El Rápido”, y en esa misma calle se encontraba el Astillero de los Ramírez Villa. En las calles Venezuela y la Ría se ubicaba el Astillero “Varadero de Lizano”, sitio en donde actualmente se encuentra el astillero “Barcelona”. En el año 1920, ubicado en las calles García Goyena y la Ría existía el Astillero del Maestro Rizzo. (Quintero, 1989)

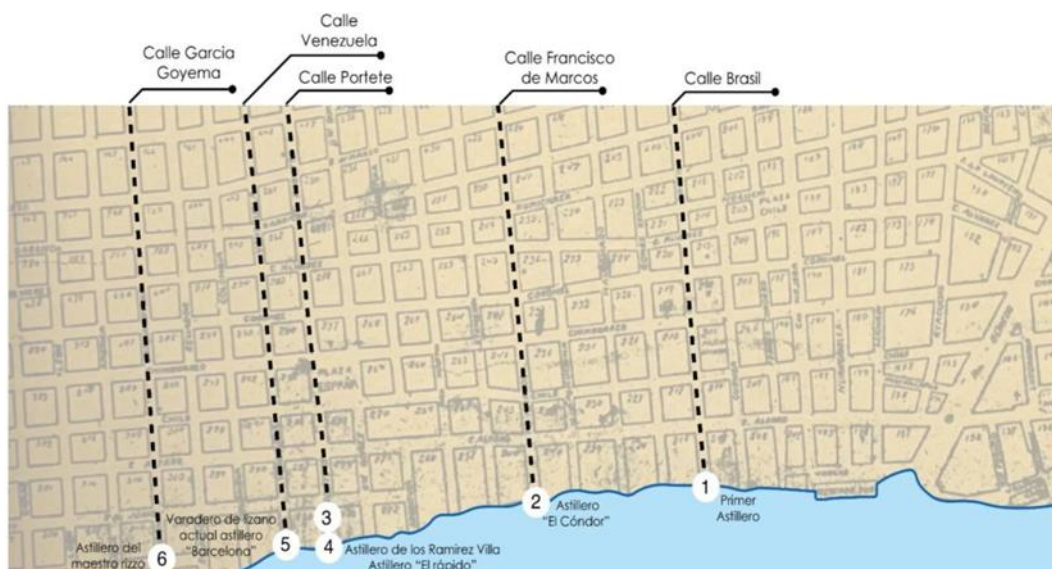


Figura 11. *Ubicación de los astilleros alrededor de 1920. Plano en base a 1924.* Fuente: Archivo Histórico del Guayas.

La ubicación del primer Astillero hacia el sur fue atrás de La Providencia, ocupando la calle Brasil, propiedad del maestro Julio Ríos. En la calle Ría y Francisco de Marcos estuvo ubicado el Astillero “El Cóndor” del Sr. Bardellini. En la esquina del Portete y a la orilla del río se hallaba el Astillero de Huayamabe conocido como “El Rápido”, y en esa misma calle se encontraba el

Astillero de los Ramírez Villa. En las calles Venezuela y la Ría se ubicaba el Astillero “Varadero de Lizano”, sitio en donde actualmente se encuentra el astillero “Barcelona”. En el año 1920, ubicado en las calles García Goyena y la Ría existía el Astillero del Maestro Rizzo (Ver Figura. 20). (Quintero, 1989).

Los asentamientos carpinteros en la zona, es decir, los astilleros, fueron un núcleo artesanal y decisivos para la formación de la estructura urbana debido a los talleres que ocupaban como área de trabajo, bodegas para los depósitos de materiales y herramientas, espacios de carga y descarga por lo que, se expandía con viviendas alrededor de los talleres hasta que se determinó el trazado urbano y la identidad al barrio, por su historia, cultura y actividades no solo de carpintería, sino también como herrería, transporte de productos, tratamiento de madera, actividades que dieron paso a crecer y desarrollarse después como fábricas de mayor dimensión a nivel comercial y estructural situándose en el barrio.

3. Establecimiento de la parte residencial e industria de la ciudad

Se reflejan las industrias y fábricas, desde comercios pequeños y otros más grandes debido a que tenían que ofrecer sus productos o suministros para toda la ciudad como la empresa de gas. Muchas de estas fábricas se desarrollaron progresivamente por lo que hasta la actualidad son reconocidas, pero muchos no conocen la historia previa de como empezaron.

Las industrias de la ciudad fueron lo más relevante de la historia de Guayaquil que se introdujeron en la calle principal llamada calle de la Industria, actual calle Eloy Alfaro por la proximidad al puerto y muelles debido a la facilidad de transporte y desembarcadero convirtiéndose el barrio en el hito principal para la economía y desarrollo de la ciudad (Domínguez, 2016).

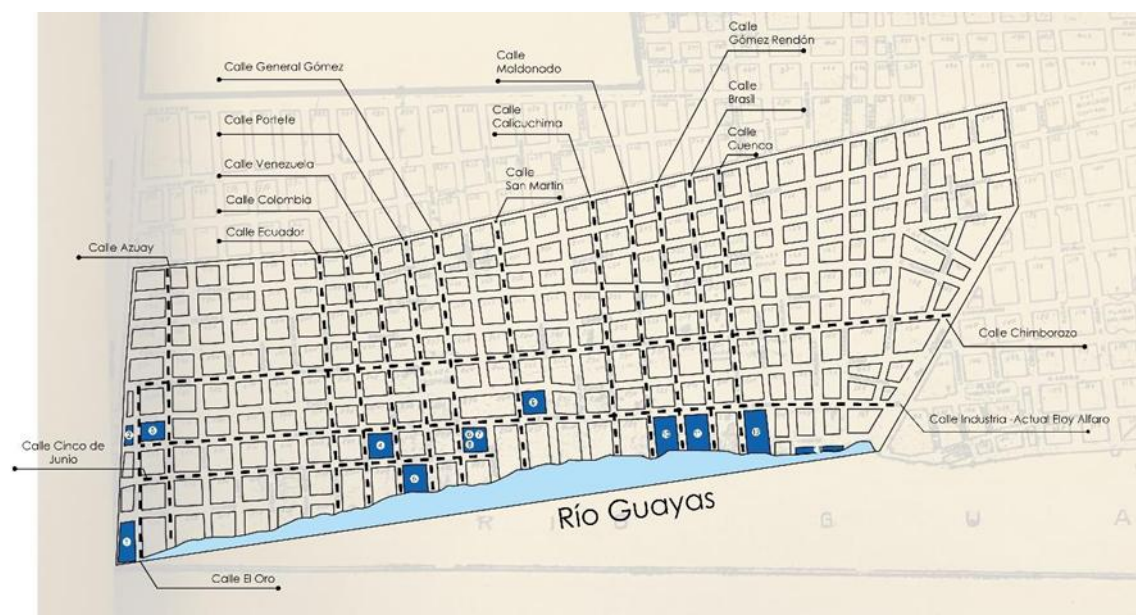


Figura 12. *Identificación de industrias y fábricas.* Fuente: Rivera & Oyola. (2022)



Figura 13. *Calle Industria, actual calle Avenida Eloy Alfaro.* Fuente: La memoria de Guayaquil. (2016)

La Industria Molinera de Quaker nace alrededor de 1950, fundada por Luis Noboa Naranjo, la actividad de esta empresa era la producción de harina de trigo y sus variedades, destacada por su crecimiento industrial debido a que su fuerte era abastecer a todo el país. Se ubicaba en la calle El Oro entre Venezuela, al pie del Río Guayas. (Saltos, 2005).



Figura 14. *Industria Molinera Avena Quaker. 1975* Fuente: Ubilla, A. (2018)

Una de las fábricas de bebidas que funcionó fue la Pepsi Cola ubicada en la calle Industria, actual Eloy Alfaro y calle Ecuador, actual calle Camilo Destruje. (Quintero, L. 2018)

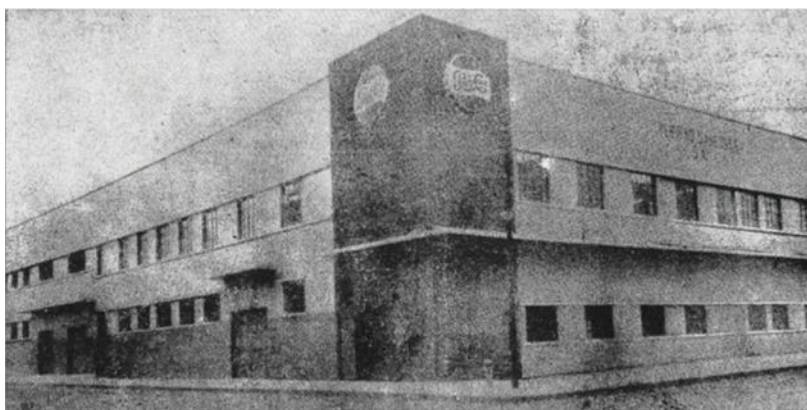


Figura 15. *Fábrica de Pepsi Cola. 1967.* Fuente: La memoria de Guayaquil. (2019)

La fábrica “La Frutal” conocido como “Castillo Espronceda” se ubicaba en un terreno esquinero a pocos metros de la orilla del río Guayas, se dedicaban a la comercialización de bebidas y sus dueños eran los hermanos Espronceda quienes también montaron otras industrias en el barrio. (El Universo, 2020)



Figura 16. *Castillo Espronceda.* Fuente: Quintero, L. (2008)

A partir del desarrollo de estos comercios, desde talleres a fábricas, dueños de estos establecimientos optaban por vivir cerca de sus negocios y otros apostaban por involucrarse para surgir nuevas ideas de negocios, muchos de ellos extranjeros. Con la llegada de los colonizadores a América, la forma de vida de los nativos latinoamericanos experimentó un cambio drástico debido a la fuerte influencia europea. Desde mediados del siglo XVI hasta finales del siglo XX, las casas en Guayaquil, Ecuador, adoptaron un estilo europeo distintivo que reflejaba la arquitectura colonial. Con la llegada creciente de extranjeros, especialmente europeos, las viviendas en el sector del Barrio del Astillero comenzaron a mostrar similitudes con las casas de países europeos en términos de su estilo arquitectónico (Paredes, 2017). Este fenómeno resaltó la influencia cultural que dio forma a la arquitectura de la ciudad a lo largo de los siglos y la diversidad que enriquece el patrimonio arquitectónico de Guayaquil.

Por ejemplo, las viviendas representativas de la época fueron las casas y residencias construidas por los arquitectos e ingenieros extranjeros de España, Italia y Francia. La mayoría de estas viviendas se encuentran o se encontraban en la actual calle Eloy Alfaro, calle principal del barrio del Astillero en Guayaquil y en las transversales a la misma.

En aquella época, en Guayaquil se utilizaban cuatro formas distintas para la construcción de viviendas. En primer lugar, la construcción totalmente de madera era la más común, con estructuras, pisos, paredes, ventanas, puertas y escaleras hechas de este material. El techo generalmente se componía de zinc acanalado. La segunda forma era la construcción de madera y zinc liso, donde el zinc se utilizaba en la fachada de la casa, pero llevaba madera hacia el interior. En tercer lugar, la construcción de madera y quincha implicaba paredes interiores construidas con quincha (adobe de barro, lodo o arcilla) sobre caña, y en menor proporción, las paredes exteriores también eran de quincha. Estas paredes solían pintarse con pintura de agua y cal.

La cuarta tipología consistía en construcciones mixtas, donde se empleaba madera en ciertas estructuras, pero las paredes eran de ladrillo pegadas con cemento o cal. Es importante destacar que, de acuerdo con la información recopilada, también se ha demostrado la presencia de una quinta tipología de construcción, el hormigón armado, que resultaba ser una opción más resistente a los sismos.

De acuerdo con los criterios de selección y valoración otorgados por el INPC se procedió a categorizar las tipologías encontradas en tres opciones, (1) Sistema constructivo tradicional;

Sistema constructivo contemporáneo y (3) Construcción mixta, con el fin de poder identificar cada edificación en relación con la información encontrada.

Esta diversidad en las técnicas constructivas evidencia la riqueza y evolución de la arquitectura en Guayaquil a lo largo del tiempo, reflejando la influencia de diferentes culturas y la adaptación a las necesidades y condiciones locales (Quintero, 2018).

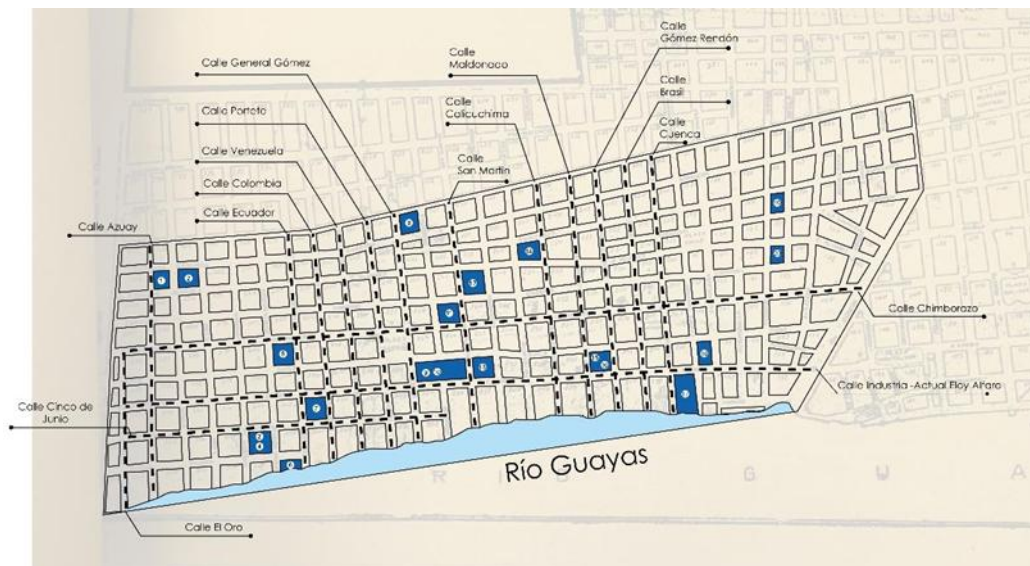


Figura 17. *Identificación de ubicación de las viviendas.* Fuente: Rivera & Oyola. (2022).

La edificación arquitectónica Villa Golagh, se ubica aún en la calle Vaca Galindo y Cinco de Junio, le pertenecía a la familia Piana Bruno y se construyó en el año 1925. (Oyola, 2015)



Figura 18. *Villa Golagh*. Fuente: Cueva, I. (2023)

Esta edificación es una de las más representativas de la época, se ubica aún en las calles Chile entre Bolivia y Vacas Galindo y le pertenecía al Dr. Aurelio Bayas. (Quintero, L. 2018).



Figura 19. *Villa del Dr. Aurelio Bayas*. Fuente: Quintero, L. (2018)

Una de las viviendas representativas de la época es la villa Lucy que fue construida en 1934, y está ubicada en la esquina S-O de Eloy Alfaro y García Goyena, antes de existir una vivienda en ese lugar había un solar vacío que funcionaba como taller mecánico de los Ardio, y no fue hasta el siglo XX que se volvió la residencia del Sr. Janer. Cabe mencionar que la casa se construyó con calle pavimentada. En la actualidad esta vivienda funciona como sede del Club de Empleados de la autoridad portuaria. (Quintero, L. 2018).



Figura 20. *La villa Lucy, residencia del señor Janer 1934.* Fuente: Quintero, L. (2018)

Las edificaciones que representan otros aspectos de la época en el Barrio del Astillero fueron cruciales para el análisis, ya que ampliaron la comprensión de la historia y la cultura de ese período en particular. Estas estructuras no son solo testimonios arquitectónicos, sino que también reflejan la diversidad de actividades, valores y formas de vida que representaba a la comunidad del barrio en esa época. Al analizar estas construcciones, se obtuvo un panorama completo de la vida cotidiana, las tendencias sociales y los valores culturales de esa época en ese lugar específico. Es así que cada edificación ofreció información valiosa sobre las prioridades económicas, estéticas y funcionales de la sociedad guayaquileña de la época.

Estas estructuras también estuvieron asociadas con figuras históricas o movimientos culturales relevantes, lo que agregó capas de significado a su análisis. Además, el estudio de las edificaciones en su contexto urbano ayudó a comprender cómo se desarrolló y transformó el tejido urbano a lo largo del tiempo y cómo las diferentes construcciones interactuaron y contribuyeron a la construcción de identidad del Barrio del Astillero.

Cabe mencionar que el Barrio del Astillero tenía una estructura social que era partícipe de las dinámicas sociales en especial, la relación entre los niños de aquella época, los deportes y juegos infantiles entre otras actividades que formaban la vida cotidiana de los moradores. Por lo que en la siguiente imagen (Ver Figura. 66) se demuestra la sectorización del barrio y se identifican los lugares donde surgía la recreación, esto gracias a la comunicación con los moradores y no moradores que colaboraron con las entrevistas, sus respuestas fueron eficaces para contribuir al conocimiento de las dinámicas y actividades que ocurrían en el barrio.

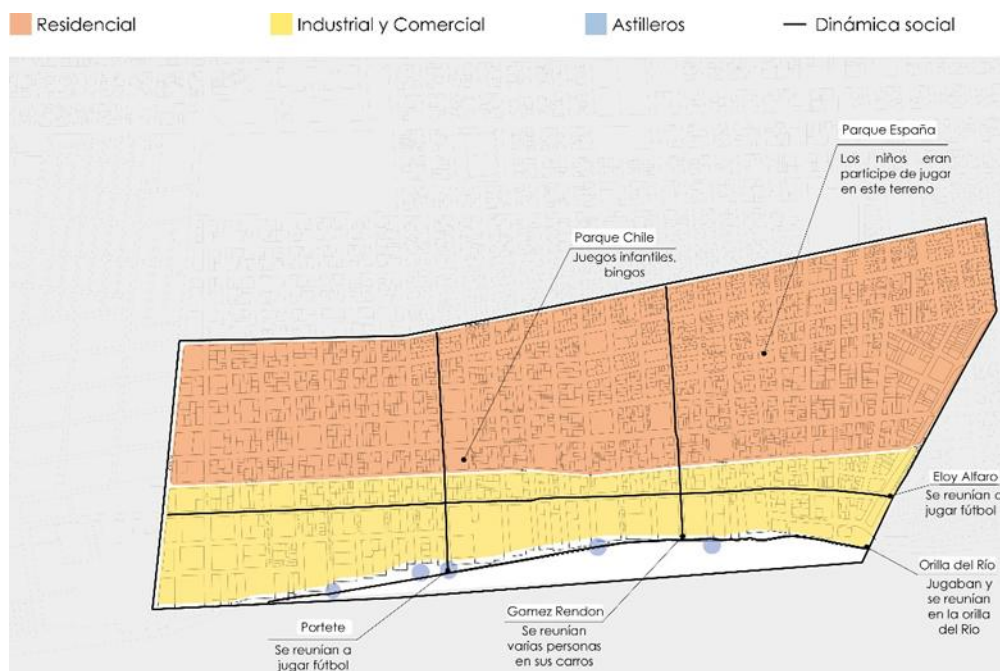


Figura 21. *Dinámica social.* Fuente: Cueva, I. (2023)

4. Astilleros en la contemporaneidad. El estado de los originales en la actualidad.

Las siguientes imágenes pertenecen a los astilleros que señalan en la (Ver fig.20) (1) Primer Astillero; (2) El Astillero “El Cóndor”; (3) Astillero de los Ramírez Villa; (4) Astillero “El Rápido”; (5) Varadero de Lizano, actual astillero Barcelona; (6) Astillero del maestro Rizzo. Así es como lucen actualmente estos lugares los cuales antes eran lugar de trabajo y depósitos de madera y materiales de construcción para el uso diario de estas herramientas.



Figura 22. *Primer Astillero.* Fuente: Quintero, L. (2018)



Figura 23. Astillero “El Cóndor”. Fuente: Quintero, L. (2018)

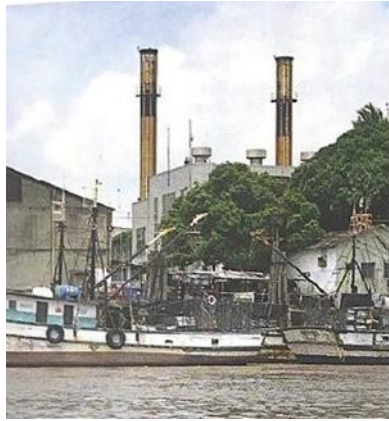


Figura 24. Astillero de los Ramírez Villa y Astillero “El Rápido”. Fuente: Quintero, L. (2018)



Figura 25. Varadero de Lizano, actual Astillero Barcelona. Fuente: Quintero, L. (2018)



Figura 26. Astillero del maestro Rizzo. Fuente: Quintero, L. (2018)

5. Proyectos futuros que se pudieran incorporar.

El trabajo de investigación nace desde una necesidad y responsabilidad política, social y académica. La evidencia de lo que existió en este paisaje productivo es digno de compartirse y que permanezca en la memoria de los guayaquileños como extranjeros. Se emprendió un análisis del proceso de desarrollo histórico que caracterizó al emblemático Barrio del Astillero en Guayaquil, abarcando el periodo desde 1900 hasta 1940. La utilización de cinco variables interconectadas permitió profundizar en la comprensión de los aspectos históricos, urbanos y arquitectónicos que forjaron la identidad de este sector urbano.

De acuerdo con los resultados obtenidos, se constató que el Barrio del Astillero fundamentó su identidad en la conexión con los astilleros originales y en la ventaja derivada de la abundancia de recursos madereros en la zona. Además, su localización estratégica como punto de conexión con el río Guayas desempeñó un papel crucial. Por lo que esta relación entre el medio físico y la actividad de construir embarcaciones abrió puertas a los primeros talleres mecánicos y depósitos de maderas que estaban dispuestos a las necesidades de los astilleros, en conjunto a esto, nacieron las oportunidades de trabajo de la mano de la influencia europea gracias a sus ingenios para comercializar.

Además de reflejar la historia de los astilleros en fábricas y talleres también se puede notar por medio del estilo arquitectónico de las residencias y edificaciones de aquella época, que al pasar de los años han ido desapareciendo por varias demoliciones o abandono, perdiendo la identidad de una parte de la ciudad y la memoria histórica de este lugar que aquella vez fue de mucha importancia como núcleo económico y de desarrollo de Guayaquil. A partir de esta plantación del problema se reconoce que se puede establecer diversas opciones de proyectos que se pudieran incorporar para retomar la historia y de esa manera prevalecerla en la memoria de los ciudadanos y que puedan comunicarla a futuras generaciones.

Uno de los posibles proyectos que podría generar este impacto en la ciudad podría ser la exposición de herramientas originales que usaron para construir las embarcaciones, fotografías recopiladas para mostrar el antes y después del barrio, planos originales de las embarcaciones y de la zona del barrio para demostrar el crecimiento que tuvo a lo largo de los años por causa de los astilleros, testimonios de personas que pueden relatar los modos de vida en aquella época. Todas estas evidencias se pudieran concentrar en un espacio dentro de la ciudad para relatar y exponer con muestras originales y que no solo los ciudadanos puedan conocer, también las personas extranjeras que nos visitan.

Otro de los proyectos sería poder rehabilitar o restaurar las estructuras en lugar de demolerlas, manteniendo su materialidad original como el ladrillo visto, madera, hormigón, y el diseño que tienen estas edificaciones pasando por estados de mantenimientos y reinterpretar el pasado industrial, mas no sustituirlo, donde la memoria del trabajo, la arquitectura y la economía sigan siendo protagonistas de estos espacios que actualmente se encuentran vacíos.

Lo cierto es que esta zona, el quehacer, esta historia se ha olvidado. Este paisaje clave para el entendimiento de la ciudad clave comercial del Ecuador se va cada día. La importancia de mantener este espacio urbano tanto como arquitectónico y transformarlo en un museo al aire libre es algo que le debemos a Guayaquil.

REFERENCIAS

ESTRADA, Julio. **Título:** Guía Histórica de Guayaquil A-C. **Editorial:** Banco del Progreso. v(2). ISBN 9978827609. Guayaquil. 1995.



HOYOS, Melvin. **Título:** Los Recuerdos de la Iguana historia del Guayaquil que se fue. **Editorial:** Guayaquil. ISBN: 978-9978-92-547-8. 1a. Ed. 2008.

QUINTERO, Luis. **Título:** El Astillero, recuerdos lejanos de un barrio noble, 1920-1940. **Editorial:** La Universidad de Virginia. 2a. Ed. 1989.

