



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
FACULTAD DE INGENIERÍA MARÍTIMA Y CIENCIAS DEL MAR
LICENCIATURA EN TURISMO

**“EVALUACIÓN DEL POTENCIAL TURÍSTICO DEL BARRIO
DEL ASTILLERO DE GUAYAQUIL, COMO UN ATRACTIVO
CULTURAL DE LA CIUDAD”**

TESIS DE GRADO

Previa la obtención del Título de:

LICENCIADOS EN TURISMO

Presentada por:

Galo Gabriel Castro Iturralde

Magaly Elena Castro Mero

GUAYAQUIL – ECUADOR

2008



A.F. 135615

AGRADECIMIENTO

A mis padres, hermanos y amigos por su ayuda a lo largo de la carrera y a todas las personas quienes colaboraron en la realización de esta Tesis, en especial a Magaly, mi Directora de Tesis y la Sra. Jenny Estrada.

Galo Castro

DEDICATORIA

A DIOS

A LA VIRGEN MARÍA AUXILIADORA

A MIS PADRES

A MIS HERMANOS

Galo Castro

AGRADECIMIENTO

A todos aquellos que hicieron posible el cumplimiento de esta meta, especialmente a Dios por sus bendiciones, a mis padres y hermano por su apoyo constante, a Hna. Anita y la comunidad religiosa B.V.M. por la beca otorgada para la realización de mis estudios, a Fernando por toda su ayuda y cariño, a Galo, a Fanny por ser una excelente directora de tesis, y a mis amigos.

Magaly Castro

DEDICATORIA

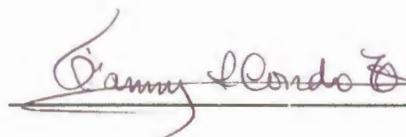
A la persona que con su ejemplo me enseñó la importancia de la unión familiar, del sacrificio por los seres amados, de la perseverancia, del dar sin esperar recibir, y de no desistir ante la adversidad; **A MI MAMÁ.**

Magaly Castro

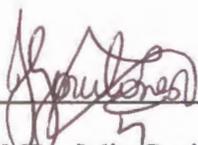
TRIBUNAL DE GRADUACIÓN



MSc. Jerry Landívar
Subdecano FIMCM
Presidente del Tribunal



Lic. Fanny Condo
Directora de Tesis



MSc. Julio Gavilanes
Miembro Principal



Lic. Fernando Mayorga
Miembro Principal

DECLARACIÓN EXPRESA

“La responsabilidad por los hechos, ideas y doctrinas expuestos en esta tesis, corresponden exclusivamente a sus autores, y el patrimonio intelectual de la Tesis de Grado corresponde a la ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL”.



Galo Gabriel Castro Iturralde



Magaly Elena Castro Mero

RESUMEN

El Objetivo General de la presente investigación es evaluar el potencial turístico del Barrio del Astillero de Guayaquil para conocer la factibilidad de convertirlo en un nuevo atractivo turístico-cultural de la ciudad, tomando en cuenta los impactos que los posibles proyectos turísticos podrían originar en la comunidad receptora, entendiéndose como tal a los hogares y empresas ubicados en el sector.

En el primer capítulo se presentan las generalidades del área de estudio seguidas de algunos conceptos básicos de la actividad turística, además de la clasificación de los términos que así lo requieran. Adicionalmente se presenta la metodología utilizada durante el presente estudio.

El segundo capítulo está basado en la historia del Barrio del Astillero, analizando principalmente las dos actividades que dieron nombre y fama al lugar los Astilleros de Guayaquil desde sus inicios y posteriormente sus industrias sin dejar de lado otros aspectos relevantes que también hacen de este sector un lugar de importancia histórica para la ciudad y el país.

En el tercer capítulo se trata la situación actual del Barrio del Astillero. Esta información fue recopilada a través de datos facilitados por los representantes de las entidades turísticas públicas y privadas ubicadas en la ciudad, de las entrevistas realizadas a varios historiadores reconocidos en el medio y de las encuestas realizadas a los pobladores del área de estudio.

Finalmente y como resultado de todos los datos recogidos durante el tiempo de investigación, en el cuarto capítulo se presentan el Análisis F.O.D.A. del Barrio del Astillero, necesario para su respectiva evaluación; las propuestas que podrían ser tomadas en cuenta al momento de llevar a cabo algún proyecto turístico en el lugar, y los impactos que estos posibles proyectos ocasionarían.

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
RESUMEN.....	I
ÍNDICE GENERAL	III
ÍNDICE DE GRÁFICOS	VI
ÍNDICE DE TABLAS	VII
ÍNDICE DE ANEXOS.....	VIII
INTRODUCCIÓN.....	1

CAPÍTULO I

MARCOS DE LA INVESTIGACIÓN	5
1.1. Generalidades del área de estudio.....	5
1.1.1. Ubicación y límites:.....	5
1.1.2. Superficie:	6
1.2. Marco conceptual.....	7
1.2.1. Recursos turísticos:.....	7
1.2.2. Atractivos turísticos:.....	7
1.2.3. Actividad turística:	18
1.2.4. Posibles impactos del turismo:.....	20
1.2.5. Comunidad receptora:.....	21
1.2.6. Folklore:.....	22
1.3. Metodología aplicada.....	24
1.3.1. Investigación documental:	24
1.3.2. Investigación de campo:	24

CAPÍTULO II

DATOS RELEVANTES DE LOS ASTILLEROS DE GUAYAQUIL	30
2.1. Historia de los Astilleros de Guayaquil.....	30

2.1.1. Los Astilleros de Guayaquil durante el Siglo XVIII:	32
2.1.2. Los Astilleros de Guayaquil durante el Siglo XIX:	36
2.2. Factores determinantes para el desarrollo de la industria naval en Guayaquil.	41
2.3. Barrio del Astillero de Guayaquil del Siglo XX.	46
2.3.1. Inmigrantes que arribaron al Barrio del Astillero:	48
2.3.2. De la actividad naval a la industrial:	53
2.3.3. Barrio del Astillero: "Más que un sector industrial":	69
2.4. Aspectos culturales importantes del Barrio del Astillero de Guayaquil.	85
2.4.1. Folklore narrativo:	85
2.4.2. Folklore social:	87

CAPÍTULO III

EL BARRIO DEL ASTILLERO EN LA ACTUALIDAD	90
3.1. Tipos de negocios existentes en el Barrio del Astillero.	91
3.2. Necesidades de los habitantes del Barrio del Astillero.	95
3.3. Puntos de vista sobre la posibilidad de desarrollos turísticos en el lugar.....	97
3.3.1. Comunidad receptora del Barrio del Astillero:	97
3.3.2. Autoridades responsables del desarrollo turístico en la región:	99

CAPÍTULO IV

PROPUESTAS PARA EL BARRIO DEL ASTILLERO Y SU RESPECTIVA EVALUACIÓN	104
4.1. Identificación de los atractivos turísticos en el Barrio del Astillero.	105
4.2. Análisis F.O.D.A. del Barrio del Astillero como atractivo turístico.....	109
4.3. Propuestas de nuevos negocios turísticos en el Barrio del Astillero.....	110
4.4. Propuestas de nuevos atractivos y actividades turísticas a realizar en el Barrio del Astillero.....	114
4.5. Análisis de los posibles impactos ocasionados por el desarrollo de proyectos turísticos en el Barrio del Astillero.	135
4.5.1. Impactos positivos:	136

4.5.2. Impactos negativos:	140
CONCLUSIONES	146
RECOMENDACIONES	148
ANEXOS	150
GLOSARIO	238
BIBLIOGRAFÍA	243

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
GRÁFICO 1 Hacia una tipificación de las actividades turísticas en perspectiva local.....	20
GRÁFICO 2 Proceso para la elaboración del chocolate.....	129

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
TABLA 1 Clasificación de los atractivos turísticos.....	10
TABLA 2 Clasificación de los atractivos turísticos.....	12
TABLA 3 Clasificación de los atractivos turísticos.....	13
TABLA 4 Tipos de negocios en el Barrio del Astillero.....	92
TABLA 5 Negocios relacionados a la actividad de los astilleros.....	94
TABLA 6 Planta turística del Barrio del Astillero.....	95
TABLA 7 Razones para aceptar al turismo en el barrio.....	98
TABLA 8 Aspectos característicos del barrio.....	98
TABLA 9 Atractivos turísticos del barrio.....	106

ÍNDICE DE ANEXOS

	Pág.
ANEXO 1 Cuestionario de las entrevistas.....	151
ANEXO 2 Cuestionario de las encuestas	157
ANEXO 3 Construcciones navales realizadas en el astillero del Guayaquil Colonial (siglos XVI, XVII y XVIII)	160
ANEXO 4 Sitios tradicionales del Barrio del Astillero (siglo XX)	162
ANEXO 5 Folklore Narrativo	167
ANEXO 6 Folklore Social	175
ANEXO 7 Tipos de negocios existentes en el Barrio del Astillero	180
ANEXO 8 Total de establecimientos comerciales en el área de estudio.....	183
ANEXO 9 Resultados de las encuestas realizadas	184
ANEXO 10 Fichas de Inventario de Atractivos Turísticos existentes en el Barrio del Astillero	189
ANEXO 11 Diseño de la Plaza de los Reales Astilleros de Guayaquil	224
ANEXO 12 Creencias Navales	225
ANEXO 13 Tipos de embarcaciones.....	229
ANEXO 14 Nomenclatura de las calles del Barrio del Astillero a través del tiempo	234
ANEXO 15 Atractivos Turísticos propuestos para el Barrio del Astillero.....	235
ANEXO 16 Inmuebles del área de estudio que deberían ser declarados Bienes Patrimoniales por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural	237

INTRODUCCIÓN

Guayaquil desde sus inicios se ha caracterizado por ser una ciudad dedicada principalmente a la actividad comercial, además de ser un importante puerto y puerta de entrada para muchas ciudades del país; características que la hacen ser reconocida como la capital comercial del Ecuador.

Durante los siglos XVI y XVII, esta ciudad manejó una actividad comercial que generó grandes ingresos económicos para sí misma y para la Real Audiencia de Quito; actividad que en los siglos posteriores fue decayendo notablemente debido al desinterés de las autoridades españolas en mantenerla y luego reactivarla. La actividad a la cual se hace mención es la de los Astilleros, astilleros que llegaron a ser considerados como los mejores en toda la Mar del Sur y que en la actualidad sólo se mantienen en la memoria de los descendientes de los ciudadanos que tuvieron el privilegio de admirar el desarrollo de tan importante actividad comercial.

Estos astilleros estuvieron ubicados inicialmente en el norte de la ciudad, específicamente en La Atarazana, para en lo posterior y a causa del constante crecimiento de la urbe y de los repetidos intentos por reordenar la ciudad ser trasladados cada vez más al sur, hasta que para inicios del Siglo XIX se asentó en lo que actualmente se conoce como Barrio del Astillero.

En este sector de importancia histórica y socio-económica para todo el Ecuador aún se trata de mantener los pocos astilleros que allí existen. Hoy por hoy, gracias al

proyecto de Regeneración Urbana que lleva a cabo la M. I. Municipalidad de Guayaquil, este sector cuenta con un aspecto renovado y más organizado pero podría ser aún mejor aprovechado, siendo transformado en un nuevo Atractivo Turístico Cultural de Guayaquil. De este modo no únicamente se crearían nuevas fuentes de negocios que involucren y beneficien a la comunidad sino que también se contribuiría al rescate de un valor cultural más de la ciudad.

Para el logro del objetivo general de esta investigación, se plantearon tres objetivos específicos, que se muestran a continuación:

- Obtener información histórica y cultural sobre los astilleros de Guayaquil y el Barrio del Astillero para la identificación de los recursos turísticos existentes.
- Obtener información de la comunidad receptora del Barrio del Astillero (hogares y empresas) para determinar aspectos tales como: número de habitantes, necesidades, actividades económicas, puntos de vista sobre la posibilidad de desarrollo turístico en el lugar.
- Elaborar propuestas de negocios, atractivos y actividades turísticas recomendadas para realizar en el Barrio del Astillero y estudiar los posibles impactos que éstos originarían, con el fin de minimizar los impactos negativos y maximizar los positivos.

Durante el planteamiento previo a la realización de este tema de estudio se presentó una incógnita principal y otras que nacieron de ésta. Las respuestas a estas

interrogantes se esperaba serían encontradas a través del estudio del tema. Dichas interrogantes fueron:

Pregunta principal:

¿Cuenta el Barrio del Astillero de Guayaquil con potencial turístico para convertirse en un nuevo atractivo turístico cultural y qué impactos se originarían?

Otras interrogantes:

1. ¿Cuenta el Barrio del Astillero de Guayaquil con recursos turísticos-culturales diversos?
2. ¿Cuáles son las actividades económicas que se realizan en el Barrio del Astillero de Guayaquil?
3. ¿Desde cuándo se realizan estas actividades económicas en el Barrio del Astillero?
4. ¿Estará dispuesta la comunidad del Barrio del Astillero a aceptar cambios originados por la ejecución de proyectos turísticos en su barrio?
5. ¿Qué impactos originaría en las empresas y hogares del Barrio del Astillero de Guayaquil la ejecución de proyectos turísticos en el sector?

Como resultado de las interrogantes antes mencionadas se formuló la siguiente hipótesis:

“El Barrio del Astillero de Guayaquil cuenta con potencial turístico que le permitirá convertirse en un nuevo atractivo cultural de la ciudad gracias a su historia y a que la comunidad receptora está conciente de la importancia que sus astilleros han tenido para el desarrollo socioeconómico de la urbe”.

En lo que respecta a la metodología utilizada para la realización de este tema de tesis se debe mencionar el uso de las técnicas cualitativa y cuantitativa; con las herramientas de apoyo que más se acoplaban para el cumplimiento de los objetivos planteados.

El presente tema de tesis surgió del deseo de contribuir no sólo al desarrollo turístico al cual apunta actualmente la ciudad de Guayaquil; sino también, al rescate de un aspecto cultural de importancia local y nacional que hasta ahora no ha sido lo suficientemente valorado.

CAPÍTULO I

MARCOS DE LA INVESTIGACIÓN

Este capítulo será iniciado con las generalidades del área de estudio, seguido a esto se desarrollará el marco conceptual donde serán expuestos los diferentes conceptos de las palabras consideradas necesarias a analizar para poder tener un mejor entendimiento del tema de tesis a tratar puesto que son parte importante en el desarrollo de la investigación; finalizando con la metodología de investigación utilizada.

1.1. Generalidades del área de estudio

1.1.1. Ubicación y límites

El sitio a evaluar turísticamente en la presente investigación es una parte escogida del Barrio del Astillero, ubicado entre las parroquias Olmedo, Ayacucho y Ximena en el sur de la ciudad; éste fue escogido ya que debido a su

historia es uno de los lugares más característicos de la urbe, además de ser la mayormente influenciada por la actividad de los astilleros.

Según la Dirección de Ordenamiento e Infraestructura Territorial (D.O.I.T.) de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, el Barrio del Astillero ocupa la zona comprendida entre las calles: Ayacucho y Av. Olmedo (norte), El Oro (sur), Orilla del Río Guayas (este) e Idelfonso Coronel (oeste).

El área de estudio escogida, parte del Barrio del Astillero, limita con la calle Carlos Gómez Rendón (norte), calle El Oro (sur), Orilla del Río Guayas (este) y calle Chile (oeste). En lo posterior al mencionar el Barrio del Astillero se hará referencia sólo al área antes mencionada.

1.1.2. Superficie

El área de estudio está dividida en 67 manzanas tomando en cuenta la acera oeste de la calle Chile; y de acuerdo a datos de la D.O.I.T. abarca un área aproximada de 35.38 ha.

Cabe destacar que dentro de la misma existen dos sitios turísticos como son: el Parque España (Chile, Gral. José A. Gómez, Chimborazo y Portete de Tarqui) y el Complejo Cívico Naval Jambelí (Eloy Alfaro, Fray Enrique Vacas Galindo, Pasaje 11 S.E., José Pino Roca).

1.2. Marco conceptual

1.2.1. Recursos turísticos

Los recursos turísticos son el conjunto del patrimonio natural, histórico-monumental, artístico y cultural que posee un núcleo turístico (pueblo, ciudad, comarca, provincia, región, o país) y que ejerce un gran poder de atracción turística (2).

Otra opinión es la de que solamente una parte reducida del patrimonio cultural urbano adquiere la condición de recurso turístico. Para poder saber si un aspecto cultural puede ser un recurso turístico se lo debe evaluar en dos dimensiones: debe ser un elemento con proyección exterior capaz de desencadenar desplazamientos con dirección al lugar donde se ubica o al que se encuentra asociado; y además debe ser un espacio de uso turístico significativo.

El número de visitantes a las más importantes figuras de activación patrimonial- museos, conjuntos monumentales, festivales culturales, etc.- y su procedencia – local o extralocal- constituyen dos parámetros fundamentales para determinar su condición como recurso turístico (3).

1.2.2. Atractivos turísticos

El atractivo turístico es el recurso turístico (monumento, paisaje, gastronomía, actividad cultural, deportiva, recreativa, etc.) que constituye la

motivación básica desencadenante del movimiento o demanda turística hacia un lugar.

Los atractivos turísticos pueden ser propios del lugar u organizados a raíz de algún acontecimiento específico y singular. Entre los primeros destacan los parques nacionales, las fiestas tradicionales o los festivales de música, así como los atractivos urbanísticos y arquitectónicos. Los segundos se refieren a eventos que no se presentan regularmente, lo que no significa que no puedan repetirse, sino que responden a un hecho concreto; por ejemplo, un congreso científico, una asamblea política o un evento deportivo (2).

Otro concepto señala que las atracciones son uno de los principales componentes del sistema turístico, según Leiper (1990), “los viajeros se desplazan desde la región de origen hacia el destino turístico, porque allí es donde encuentran las atracciones que desean conocer” (4).

Para que un lugar se constituya como un destino turístico debe tener una serie de características que motiven el desplazamiento temporal de los viajeros. Estas características desde el punto de vista del visitante, se denominan atractivos turísticos, porque son los que llaman y atraen su atención. Desde el punto de vista de la región visitada, estos atractivos forman parte de los recursos turísticos, porque constituyen lo que se puede ofrecer al visitante.

Los atractivos turísticos pueden ser de muchos tipos, ya sean permanentes o temporales, y se clasifican para su estudio en dos grandes grupos: atractivos naturales y atractivos culturales.

Los atractivos turísticos naturales son aquellos creados por la naturaleza y los atractivos turísticos culturales son aquellos elementos en los que interviene o ha intervenido la acción humana en el devenir histórico, o bien se establecen por razones culturales y comerciales (5).

A continuación se muestra un cuadro elaborado en base a los datos mostrados en el libro de Manuel Gurría y que a su vez toma la clasificación de los atractivos turísticos según Ana García Silberman:

TABLA 1

Clasificación de los atractivos turísticos

Atractivos Naturales	Atractivos Geomorfológicos	1. Litorales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rocas e islas ▪ Playas ▪ Acantilados ▪ Desembocaduras de ríos
		2. Lagunas y depósitos de agua	
		3. Corrientes de agua	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Superficiales (cañones y cascadas) ▪ Subterráneas (manantiales, grutas, cenotes)
		4. Vulcanismo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cráteres ▪ Aguas termales y minerales ▪ Geisers
		5. Relieves	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montañas ▪ Barrancas y cañones ▪ Planicies ▪ Dunas
	Atractivos Biogeográficos	1. Agrupaciones vegetales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Selvas ▪ Bosques
		2. Agrupaciones animales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fauna silvestre ▪ Zonas de caza
Atractivos Culturales	1. Atractivos históricos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonas arqueológicas ▪ Arquitectura antigua ▪ Lugares históricos ▪ Poblados típicos ▪ Folklore ▪ Fiestas tradicionales 	
	2. Atractivos contemporáneos (no comerciales)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Centros de convenciones ▪ Instituciones de enseñanza ▪ Bibliotecas ▪ Museos y pinturas murales ▪ Obras monumentales ▪ Invernaderos ▪ Zoológicos 	

	3. Atractivos contemporáneos (comerciales)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parques de diversiones ▪ Balnearios ▪ Espectáculos culturales y deportivos ▪ Campos deportivos ▪ Exposiciones nacionales e internacionales ▪ Mercados de artesanías ▪ Comercios ▪ Centros de salud ▪ Ferias y carnavales ▪ Celebraciones religiosas ▪ Casinos ▪ Concursos y competencias
--	--	---

Fuente: Elaboración Propia

Por otro lado, Boullón señala que los atractivos turísticos son la materia prima del turismo, sin la cual un país o región no podrían emprender el desarrollo; puesto que sólo a partir de su presencia se puede pensar en construir una planta turística que permita explotarlo comercialmente (6).

Los atractivos turísticos tal cual este autor los clasifica se muestran en el siguiente cuadro:

TABLA 2

Clasificación de los atractivos turísticos

Categoría	Tipo
1. Sitios Naturales.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montañas ▪ Planicies ▪ Costas ▪ Lagos, lagunas y esteros ▪ Ríos y arroyos ▪ Caídas de agua ▪ Grutas y cavernas ▪ Lugares de observación de flora y fauna ▪ Lugares de caza y pesca ▪ Caminos pintorescos ▪ Termas ▪ Parques nacionales y reservas de flora y fauna
2. Museos y manifestaciones culturales históricas.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Museos ▪ Obras de arte y técnica ▪ Lugares históricos ▪ Ruinas y sitios arqueológicos
3. Folklore.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manifestaciones religiosas y creencias populares ▪ Ferias y mercados ▪ Música y danzas ▪ Artesanías y artes populares ▪ Comidas y bebidas típicas ▪ Grupos étnicos ▪ Arquitectura popular y espontánea
4. Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Explotaciones mineras ▪ Explotaciones agropecuarias ▪ Explotaciones industriales ▪ Obras de arte y técnica ▪ Centros científicos y técnicos
5. Acontecimientos programados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Artísticos ▪ Deportivos ▪ Ferias y exposiciones ▪ Concursos ▪ Fiestas religiosas y profanas ▪ Carnavales ▪ Otros.

Fuente: Boullón, Roberto. 1985.

Otra clasificación de atractivos turísticos es la utilizada por el Ministerio de Turismo del Ecuador, en la que los atractivos son categorizados como Sitios Naturales y Manifestaciones culturales (7). Para la presente investigación se tomará en cuenta la clasificación de esta entidad, y se la muestra a continuación:

TABLA 3
Clasificación de los atractivos turísticos

CATEGORÍA	TIPO	SUBTIPO
Sitios Naturales	1.1 Montañas	<ul style="list-style-type: none"> a) Altas montañas b) Cordilleras c) Nudos d) Volcanes e) Colinas f) Desfiladeros g) Glaciares
	1.2 Planicies	<ul style="list-style-type: none"> a) Costeros b) Salitrales c) Valles d) Mesetas
	1.3 Desiertos	<ul style="list-style-type: none"> a) Costeros b) De interior c) Dunas
	1.4 Ambientes Lacustres	<ul style="list-style-type: none"> a) Lagos b) Lagunas c) Ciénegas d) Pozas e) Cochas f) Pantanos g) Chacras estacionales

	1.5 Ríos	<ul style="list-style-type: none"> a) Manantial o fuente b) Riachuelo o arroyo c) Rápidos o raudales d) Cascadas, cataratas o saltos e) Riberas f) Deltas g) Meandros h) Vados i) Remansos
	1.6 Bosques	<ul style="list-style-type: none"> a) Páramo b) Ceja de Selva Oriental c) Ceja de Selva Occidental d) Nublado Oriental e) Nublado Occidental f) Montano bajo Oriental g) Montano bajo Occidental h) Húmedo tropical Amazónico i) Húmedo tropical Occidental j) Manglar k) Seco Tropical l) Seco Interandino m) Petrificado
	1.7 Aguas subterráneas	<ul style="list-style-type: none"> a) Aguas Minerales b) Aguas Termales c) Aguas Sulfurosas
	1.8 Fenómenos espeleológicos	<ul style="list-style-type: none"> a) Cuevas b) Cavernas c) Ríos subterráneos
	1.9 Fenómenos geológicos	<ul style="list-style-type: none"> a) Cráteres b) Calderas c) Flujos de lava d) Tubos de lava e) Géiseres

		<ul style="list-style-type: none"> f) Escarpas de falla g) Solfataras h) Fumarolas
	1.10 Costas o litorales	<ul style="list-style-type: none"> a) Playas b) Acantilados c) Golfos d) Bahías e) Cabos f) Ensenadas g) Fondeaderos h) Penínsulas i) Promontorios j) Puntas k) Istmos l) Estrechos m) Canales n) Dunas o) Líneas de costa p) Estuarios q) Esteros r) Palmeras
	1.11 Ambientes Marinos	<ul style="list-style-type: none"> a) Arrecifes de coral b) Cuevas c) Cráteres d) Acantilados e) Fosas f) Puntos calientes g) Trincheras h) Cordilleras i) Bentos y Bentónicos
	1.12 Tierras insulares	<ul style="list-style-type: none"> a) Islas continentales b) Islas oceánicas c) Archipiélagos d) Islotes e) Rocas
	1.13 Sistema de Áreas Protegidas	<ul style="list-style-type: none"> a) Parque Nacional b) Reserva Ecológica c) Refugio de Vida Silvestre

		<ul style="list-style-type: none"> d) Reserva Biológica e) Área Nacional de Recreación f) Reserva de Producción Faunística g) Área de Caza y Pesca h) Bosque Protector i) Reserva Geobotánica
Manifestaciones Culturales	2.1 Históricas	<ul style="list-style-type: none"> a) Arquitectura <ul style="list-style-type: none"> Civil Religiosa Militar b) Zonas Históricas <ul style="list-style-type: none"> Ciudades Sectores Conjuntos parciales c) Minas antiguas d) Sitios arqueológicos <ul style="list-style-type: none"> Zonas arqueológicas Conjuntos aislados e) Museos <ul style="list-style-type: none"> Religiosos Coloniales Arqueológicos Históricos Técnicos Artísticos Generales Etnográficos f) Colecciones Particulares
	2.2 Etnografía	<ul style="list-style-type: none"> a) Grupos étnicos b) Arquitectura vernácula c) Manifestaciones religiosas, tradiciones y creencias populares

	<p>2.3 Realizaciones Técnicas, Científicas y Artísticas contemporáneas</p>	<p>d) Música y danza e) Artesanías Instrumentos musicales Tejidos, indumentaria Máscara Alfarería Metales Cueros Pieles Madera Piedras Tejidos en paja Objetos rituales Pintura Imaginería Armas f) Ferias y mercados g) Comidas y bebidas típicas h) Chamanismo</p> <p>a) Museos contemporáneos b) Obras de arte c) Pintura d) Escultura e) Galería f) Explotaciones mineras g) Explotaciones h) Explotaciones agropecuarias industriales i) Obras técnicas j) Centros científicos y técnicos Zoológicos y acuarios Jardines botánicos Bibliotecas Viveros-orquidearios k) Explotación piscícola</p>
--	---	--

	2.4 Acontecimientos Programados	a) Artísticos b) Fiestas c) Vida nocturna d) Gastronomía e) Rodeos f) Feria y Congreso g) Eventos deportivos
--	--	--

Fuente: Ministerio de Turismo, Metodología para el inventario de Atractivos Turísticos, 2004.

1.2.3. Actividad turística

La actividad turística es el conjunto de operaciones que de manera directa o indirecta se relacionan con el turismo o pueden influir sobre él, siempre que conlleven la prestación de servicios a un turista, ya sean realizadas en el lugar de origen del turista o en el de acogida. Por extensión, por actividad turística se entiende no solamente cualquier acción desarrollada por los agentes turísticos sino también por el propio turista, con el objetivo de satisfacer unas motivaciones o necesidades y realizar las acciones programadas en el tiempo libre vacacional (turismo de aventura, turismo cultural, turismo fluvial, etc.) (2).

Desde una perspectiva local, las actividades turísticas son todas aquellas actividades destinadas a abastecer la demanda de bienes y servicios con origen en este tipo de visitantes (foráneos). Este tipo de actividades cubren prácticamente todos los sectores orientados a la demanda final, ya que turistas y excursionistas necesitan abastecerse de un amplio rango de productos que no pueden acarrear durante sus desplazamientos.

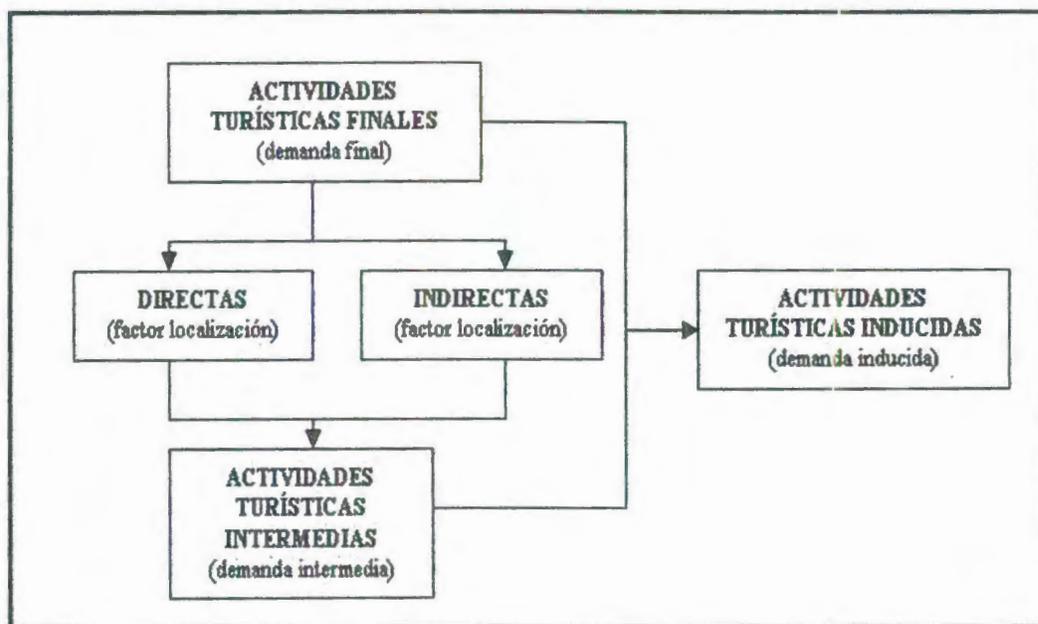
Por un lado se tiene a las actividades turísticas directas que son aquellas actividades orientadas de forma preferente a satisfacer la demanda con origen en turistas y excursionistas (alojamiento, comercio de recuerdos, servicios privados de información turística y el transporte turístico local).

Además existen otros servicios y productos provenientes de múltiples ramas de actividades que son demandados tanto por la comunidad como por los visitantes. Este tipo de actividades son consideradas como actividades turísticas indirectas, donde la localización del establecimiento es el factor determinante para incorporar a los turistas y excursionistas entre su clientela (bebidas y comidas en bares y restaurantes; cambio de moneda en bancos; guías y mapas en librerías y papelerías; alimentos en supermercados; combustible en estaciones de servicio; vehículos de alquiler en agencias; etc.).

El consumo turístico incide sobre el conjunto de la estructura productiva local a través de la demanda intermedia, por medio de las relaciones intersectoriales que unen las actividades de demanda final con los productos intermedios que abastecen de bienes y servicios a aquéllas. De forma paralela existen las actividades turísticas inducidas desarrolladas cuando la población local se beneficia de la demanda con origen en los visitantes a través de la repercusión positiva que tienen los beneficios empresariales, los salarios e impuestos derivados del negocio turístico en relación a la demanda agregada total (3).

GRÁFICO 1

Hacia una tipificación de las actividades turísticas en perspectiva local



Fuente: De la Calle, Manuel. 2002.

1.2.4. Posibles impactos del turismo

Las autoridades gubernamentales de turismo del Ecuador consideran que la actividad turística puede generar tanto impactos positivos como negativos en tres áreas: económica, socio-cultural y ambiental; los cuales se mencionan a continuación:

- **Impacto económico del turismo**

Para realizar un análisis del impacto del turismo en el comercio internacional y las economías nacionales es necesario tomar en cuenta los factores cuantitativos

y cualitativos fundamentales de la actividad turística, identificar los elementos diferenciadores y examinar esos resultados comparándolos con otros sectores de la economía.

- **Impacto socio-culturales del turismo**

El impacto que la actividad turística puede ocasionar en la sociedad se podría dar a nivel personal, familiar y social; proviniendo de efectos psicológicos, sociológicos y culturales que fijan cambios de conducta en la cultura y formación de las personas.

- **Impacto ambiental del turismo**

Son los efectos de la incidencia humana sobre el medio, los mismos que pueden beneficiarlo o perjudicarlos. Estos impactos se originan cuando la acción o actividad implica una modificación positiva o negativa en el medio ambiente o en alguno de sus componentes (8).

1.2.5. Comunidad Receptora

Se entiende como Comunidad Receptora al grupo de personas que residen en el destino turístico. Según la Universidad de Guadalajara (<http://seplan.jalisco.gob.mx>) la comunidad receptora es una sociedad en transición, en continuo cambio, que se transforma día a día y que experimenta las repercusiones como consecuencia de los hechos del turismo.

1.2.6. Folklore

Folklore es el conjunto de artes y tradiciones populares. Cada región o país tiene su folklore particular cuyo conocimiento y manifestaciones constituyen uno de los recursos o atractivos del turismo (2).

Otro concepto determina al Folklore como la ciencia que estudia el hecho folklórico (hecho social que se caracteriza principalmente por ser anónimo y no-institucionalizado y, eventualmente, por ser antiguo, funcional y pre-lógico) desde un punto de vista teórico o desde un punto de vista regional...El Folklore surgió de la Antropología Cultural (9).

Durante la realización de este tema de tesis se encontraron algunos aspectos folklóricos pertenecientes al Folklore Factual. A continuación se muestran los respectivos conceptos, tomados del Diccionario de Teoría Folklórica de Carvalho.

Folklore factual: Parte del folklore general que estudia las diferentes categorías de hechos folklóricos, las cuales pueden clasificarse en folklore poético, folklore narrativo, folklore lingüístico, folklore mágico, folklore social, folklore ergológico.

- **Folklore narrativo**

Mito: Consiste en la personificación de un ser inexistente. Es la representación mental e irreal de un elemento con formas humanas, o de astros, peces, animales, o cualquier cosa.

Leyenda: La leyenda no es la descripción de un personaje con sus rasgos físicos, sobrenaturales y consuetudinarios; de esto se encarga el mito. Sólo se parece al mito en que es también un recuento imaginario, pero posee raíces en la realidad objetiva; en cuanto al área es siempre ubicable. Además la leyenda presenta un comienzo, un clímax y un final, éste casi siempre feliz.

Caso: Al igual que la leyenda, se localiza en determinado local de una vasta área y arranca de un acontecimiento real o semirreal; su dispersión sin embargo, es limitada y su protagonista es alguien a quien todos conocen.

- **Folklore social**

Fiestas: Conmemoración colectiva del día de un santo, o de un acontecimiento histórico, acaecidos en una fecha fija o movable. La fiesta es un conjunto orgánico de varias manifestaciones a la vez; no deben ser confundidas con las exhibiciones populares que las caracterizan, referentes al teatro, música, danza, indumentaria, juegos y máscaras.

Juegos: Su finalidad es distraer a través de competencias, pruebas de azar y pasatiempos.

1.3. Metodología aplicada

La Metodología utilizada para la realización del presente estudio ha sido clasificada de la siguiente manera:

1.3.1. Investigación documental

Para llevar a cabo esta investigación fue de suma importancia la recopilación de datos bibliográficos de libros, periódicos, resultados censales del INEC, planos de la ciudad, material publicitario e Internet; todo esto a través de visitas a las diferentes bibliotecas de la ciudad tales como: Biblioteca Municipal, MAAC Documental, Archivo Histórico del Guayas, Biblioteca Central de Ingenierías de la ESPOL, Biblioteca de Turismo-ESPOL.

1.3.2. Investigación de campo

Dentro de la investigación de campo se utilizaron tanto técnicas cualitativas como cuantitativas.

En lo que respecta a técnicas cualitativas se aplicó la observación no participante y la entrevista. La observación del área de estudio permitió contrastar la información histórica del barrio con la actual; conocer las actividades económicas que allí se llevan a cabo y reconocer los posibles atractivos turísticos del lugar.

La técnica de entrevista fue dirigida, el cuestionario utilizado fue preparado con anterioridad, tomando en cuenta quién sería el entrevistado y cuál era el objetivo de la misma.

Entre las personas entrevistadas estuvieron historiadores, directivos de las entidades turísticas públicas y privadas ubicadas en la ciudad, y representantes de empresas tradicionales del barrio (ver cuestionarios en el Anexo N° 1). De estos últimos es importante mencionar que el dueño del Astillero Santo Domingo, Sr. Eusebio Rizo, no mostró interés alguno en conceder una entrevista. Las personas que ayudaron en el presente estudio fueron:

- Sr. José Gómez Iturralde. Presidente del Archivo Histórico del Guayas. Tema: Historia del Barrio del Astillero. Julio 18 del 2007.
- Sra. Jenny Estrada. Miembro de Número de la Academia Nacional de Historia del Ecuador y Miembro Correspondiente de la Real Academia Española de Historia. Tema: Historia y aspectos folklóricos del Barrio del Astillero. Agosto 14 y Septiembre 18 del 2007, respectivamente.
- Sra. Clara Bruno de Piana. Ex industrial guayaquileña y ex residente del Barrio del Astillero. Tema: Historia del Barrio del Astillero. Agosto 22 del 2007.

- Arq. Parsival Castro. Catedrático de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Guayaquil y Turismo-ESPOL. Tema: Estilos Arquitectónicos del Barrio del Astillero. Octubre 3 del 2007.
- Sr. Salomón Gutiérrez. Morador del Barrio del Astillero (Chile y Letamendi). Tema: Fiestas y Juegos Tradicionales del Barrio del Astillero. Octubre 31 del 2007.
- Sr. Luis Guerrero. Administrador del Astillero Marianita (Orilla y Bolivia). Tema: Trayectoria de su astillero y aspectos folklóricos del barrio. Octubre 10 del 2007.
- Sr. Héctor Huayamabe. Administrador del Astillero Barcelona (Orilla y Venezuela). Tema: Trayectoria de su astillero y aspectos folklóricos del barrio. Octubre 24 del 2007.
- Sr. Joseph Garzozzi. Director de Turismo, Relaciones Internacionales y Competitividad de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil. Tema: Punto de vista y recomendaciones para el tema de estudio. Noviembre 9 del 2007.
- Ing. Rubén Sacca. Técnico de Ventas del Varadero de ASTINAVE. Tema: Punto de vista sobre la propuesta turística a ASTINAVE. Noviembre 13 del 2007.

- Ing. José Carrión. Presidente de la Cámara Provincial de Turismo del Guayas CAPTUR-G. Tema: Punto de vista y recomendaciones para el tema de estudio. Noviembre 22 del 2007.
- Arq. Esteban Delgado. Subsecretario de Turismo del Litoral. Tema: Punto de vista y recomendaciones para el tema de estudio. Noviembre 22 del 2007.
- Lic. Alfredo Moreira. Director Técnico de Área de la Subdirección Regional del Litoral del Instituto Ecuatoriano de Patrimonio Cultural. Tema: Bienes Patrimoniales del Barrio del Astillero. Enero 16 del 2008.
- Biol. María Moscoso. Capacitadora Ambiental de la Dirección de Medio Ambiente de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil. Tema: Información medioambiental del río Guayas. Enero 16 del 2008.
- Lic. Patricia Morán. Directora del Museo Naval Contemporáneo. Información General y Turística del Complejo Cívico Naval Jambelí. Enero 16 del 2008.
- Ing. Xavier Miranda. Asistente de coordinación del Proyecto Isla Santay de la Fundación Malecón 2000. Tema: Información medioambiental del río Guayas. Enero 16 del 2008.
- Ing. Manuel Beltrán. Gerente de la Unidad Administrativa de la Fundación Guayaquil Siglo XXI. Regulaciones de las Áreas Regeneradas de la Ciudad. Enero 28 del 2008.

- Sor Ruth Roldán. Rectora de la Unidad Educativa de La Providencia. Tema: Historia del plantel. Febrero 1 del 2008.

En lo que respecta a las técnicas cuantitativas se aplicó el método hipotético-deductivo, cuestionario y la estadística en el análisis de los datos. Para obtener los datos necesarios de los habitantes del Barrio del Astillero se llevaron a cabo varias encuestas los días 16 y 22 de octubre del 2007 (Ver cuestionario en el Anexo N° 2).

Para realizar las encuestas se trabajó con la fórmula:

$$n = \frac{Z^2 * N * p * (1 - p)}{E^2 * (N - 1) + Z^2 * p * (1 - p)} ; \text{ puesto que se conoce el número exacto de la}$$

población objetivo, en ésta p es una constante cuyo valor es de 0,5. Debido a ser éste un lugar difícil de encuestar porque la mayoría de los residentes viven en condominios, se trabajó con un margen de error $E = 8\%$ y un nivel de confianza $Z = 1,645$; teniendo como resultado una muestra de 98,99 relativo a 99 personas a encuestar, quienes debían ser mayores de edad residentes y/o propietarios de negocios en el barrio.

Los objetivos de las encuestas fueron:

- Conocer la situación actual de los habitantes del Barrio del Astillero de Guayaquil.

- Saber la opinión de la comunidad receptora sobre la posibilidad de que su barrio sea convertido en un nuevo atractivo cultural de la ciudad visitado por turistas y medir el nivel de aceptación de las ideas de negocios planteadas.
- Recopilar elementos del folklore presentes en los habitantes del Barrio del Astillero.

CAPÍTULO II

DATOS RELEVANTES DE LOS ASTILLEROS DE GUAYAQUIL

2.1. Historia de los Astilleros de Guayaquil

La referencia más antigua de la cual hay testimonio sobre los astilleros de Guayaquil data de 1547 en una carta del licenciado Diego Vásquez, servidor de Pizarro, en la cual destaca la necesidad de construir galeras y recomienda el establecimiento del astillero de Guayaquil en la isla Puná.

La Armada de la Mar del Sur, compuesta mayormente por pequeños barcos fletados por la Corona Española, fue la más acosada por piratas y forajidos, debido a esto se hizo imperativa la necesidad de fortalecer esta flota con la construcción de nuevas naves. Esta demanda fue el inicio de los astilleros de Guayaquil, ya que el de Callao carecía de bosques cercanos y el de Filipinas era demasiado lejano y no podía competir con los costos de fabricación (10).

Pero fue diez años más tarde, 1557, cuando comenzaron las construcciones de los barcos en la región de Guayaquil siendo el primer pedido el realizado por el Virrey del Perú, Marques de Cañete, quien solicitó la construcción de una galera de 24 bancos en la Isla Puná y al año siguiente dos galeones destinados a reforzar la Armada de la Mar del Sur, esta vez en los primitivos astilleros ubicados junto al estero de la Atarazana al norte de la ciudad (11).

Durante la entrevista, el Sr. José Antonio Gómez Iturralde expresó que el astillero escogido para la construcción de las embarcaciones dependía del tamaño de las mismas, puesto que las de mayor calado eran construidas en las instalaciones de la Isla Puná; mientras que las de mediano y menor calado eran construidas en el astillero del Estero San Carlos y de la Atarazana, respectivamente, ya que estos astilleros no permitían maniobrar embarcaciones mayores.

Desde 1562 en los astilleros de Santiago de Guayaquil se construyeron varias e importantes embarcaciones, algunas ordenadas por el Virrey Martín Enríquez, mientras que otras fueron "botadas" en la época del Virrey conde de Villandompardo a causa de sospechar que el pirata Francis Drake llegaría por estos mares.

Entre 1586 y 1624 ya se sentía la necesidad de proteger los territorios a causa de los posibles ataques piratas, razón por la cual en nuestros astilleros se construyeron para este período: 14 galeones, 2 galeras, 2 pataches y 13 lanchas cañoneras y se reconstruyeron 2 galeones, teniendo cada una diferentes características (12). Ver Anexo N° 3.

Luego del ataque de los piratas holandeses de 1624, las construcciones en el astillero de Guayaquil continuaron realizándose y hasta finales del Siglo XVII se construyeron 8 galeones, 2 fragatas, 2 navíos de guerra y 1 patache (12). Ver Anexo N° 3.

Debido a la mudanza de Ciudad Vieja hacia Ciudad Nueva las autoridades decidieron para 1697 trasladar los astilleros ubicados al norte de la ciudad (asentados primero en el sector de La Atarazana y luego en 1651 al sur del Cerro Santa Ana en el estero de Villamar, actual calle Loja) a un emplazamiento a orillas del río Guayas desde la actual calle Colón al norte hasta la Avenida Olmedo al sur (13).

Guayaquil comenzó un desarrollo acelerado gracias a la actividad de los astilleros dando como resultado, con la aparición de los aserraderos, una nueva actividad económica en la ciudad (13).

2.1.1. Los Astilleros de Guayaquil durante el siglo XVIII

A diferencia del siglo anterior en el cual la actividad de los astilleros se desarrolló notablemente llegando a convertirse en el puntal económico de la ciudad; el siglo XVIII se caracterizó por el decrecimiento de la actividad a causa de diferentes problemas suscitados en aquella época, aspectos que se detallarán a continuación:

- **Desinterés de las autoridades coloniales hacia el astillero de Guayaquil**

A lo largo del siglo XVIII el astillero de Guayaquil dejó de ser un sitio donde se construían grandes embarcaciones para convertirse en un lugar de reparación; tanto así que durante ese siglo sólo se tiene constancia de la construcción de cuatro embarcaciones para la Real Armada de la Mar del Sur, éstos fueron: la Fragata San Fermín (1730), el Navío de Guerra La Limeña (1740), la Fragata La Liebre (1750) y el Navío San José El Peruano (1756), las cuales fueron realizadas en la primera mitad de ese siglo.

El decrecimiento de la actividad de los astilleros se debió en mayor parte a que a éstos se les otorgó la fama de caros debido a que en las cuentas de costos de la construcción de embarcaciones se incluían rubros no correspondientes tales como: salario y alimentación de la tripulación, compra de materia prima costosa provenientes de otros destinos; la continua construcción de ramadas, casas, almacenes y otras obras que pudieran haber servido para otros navíos.

Ejemplo de esto fue la construcción de El Peruano, el más célebre, más caro y último navío de guerra construido en Guayaquil en el siglo XVIII. Posterior a éste la Corona Española no mostró interés alguno en revitalizar nuestra industria naval, mucho menos de constituir aquí el Astillero Real de la Armada de la Mar del Sur; mas bien auspició que el Callao se encargara de la reparación de los Navíos Reales (15).

- **Problemática al ordenamiento de los astilleros**

Una de las principales problemáticas a causa de la construcción de embarcaciones a orillas del río y muy cerca de las viviendas de la ciudad fueron los incendios ya que la mayoría de materiales utilizados en la construcción de embarcaciones y las ramadas provisionales de caña y bijao eran combustibles potenciales (desperdicios de madera, brea, jarcia, lona, tablazón).

Por este motivo entre las primeras medidas preventivas tomadas por el Cabildo, en 1649, estuvieron las de no permitir fraguas dentro del perímetro de la ciudad y la prohibición de edificar casas covachas en el sector de los astilleros; mas esta resolución fue abolida el 9 de mayo de 1730 cuando los propietarios de casas, más numerosos e influyentes, hicieron revocar la orden de demolición.

Otras de las medidas preventivas en la ciudad fue la decisión de las autoridades en el Cabildo Abierto del 6 de septiembre de 1697, en el cual se designó la ubicación de los astilleros en un sitio a orillas del Río Guayas, mencionado en párrafos anteriores (desde la actual calle Colón hasta la Avenida Olmedo).

Cabe recalcar que parte de la problemática de los astilleros se debía a que el Cabildo no respetaba las regulaciones establecidas por ellos mismos. Ejemplo de esto fue la acusación presentada contra el Corregidor Hernando Ponce de

León en 1687, por haber permitido la construcción de una fragata en el estero de Villamar, la cual servía como defensa contra los piratas pero estas instalaciones brindaron facilidades al enemigo cuando atacaron la ciudad (11).

Las autoridades de la ciudad en repetidas ocasiones prohibieron la construcción de buques al norte del estero de Carrión (actual calle Mejía) con el objetivo de proteger a los ciudadanos de los devastadores incendios, pero sin resultado alguno ya que primó el deseo de revitalizar la actividad naval de la ciudad por lo que en varias ocasiones el Cabildo otorgó permisos de construcción de embarcaciones en el centro de la urbe.

Es importante mencionar que durante la administración del Gobernador Ramón García de León y Pizarro (1779-1790) se logró revitalizar la construcción naval con un monto en obras de 1'528.024 pesos, correspondiendo en su mayoría a embarcaciones comerciales.

Pese a las regulaciones impuestas por el Cabildo al destinar un área específica para los astilleros, según el ingeniero Requena estos continuaron creciendo hacia el sur de la ciudad, y para 1774 los astilleros llegaban hasta la actual calle Francisco de Marcos (13).

2.1.2. Los Astilleros de Guayaquil durante el siglo XIX

Aunque en el siglo XIX nuestros astilleros mantenían méritos por la calidad de las embarcaciones que aquí se construían, la fama de caros se mantenía, impidiendo así la rehabilitación de la actividad astillera a causa de la baja productividad y falta de inversión (11). Sin embargo las autoridades mantenían el interés por reactivarla brindando beneficios e incentivos económicos a quienes estuvieran interesados en construir embarcaciones en la ciudad (13).

En 1805 el Gobernador Cucalón propuso la supresión de impuestos y alcabalas para la compra de maquinarias, armamentos y enseres empleados al momento de construir las naves excluyendo de estos beneficios a las reparaciones; mientras que en 1806 el cabildo daba importancia tanto a la construcción como a la carena de embarcaciones (15).

Dichas medidas fueron insuficientes y hasta 1820 no se tiene constancia de construcciones de grandes navíos; la actividad de los astilleros se mantuvo gracias a las carenas llevadas a cabo en Guayaquil (13).

Otros hechos importantes ocurridos en la ciudad durante el siglo XIX fueron los cambios acaecidos con el sistema político y de gobierno, ya que Guayaquil pasó de ser colonia, a república independiente, luego formó parte de la Gran

Colombia hasta que al cabo de pocos años se convirtió en el puerto principal de la naciente República del Ecuador.

La independencia de Guayaquil no sólo trajo consigo sentimientos de libertad sino también beneficios para las actividades locales debido a que las autoridades municipales prestaron mayor interés en éstas incluyendo a la actividad naval, actividad que para 1822 era favorecida por el reconocimiento de Simón Bolívar quien respaldaba la construcción y carena de embarcaciones en este puerto (15).

En este mismo siglo, mientras Guayaquil formaba parte de la Gran Colombia, la imagen de nuestros astilleros había decaído y la falta de apoyo de las autoridades desde Bogotá era notoria. En 1824 estas autoridades decidieron encargar la construcción de 12 pailebotes en astilleros extranjeros sin tomar en cuenta los beneficios de construir en Guayaquil.

Como resultado de la independencia y creación de los nuevos países surgieron los sentimientos de nacionalismo en cada uno de ellos, frenando así la anteriormente floreciente industria naval guayaquileña debido a que éstos no solicitaban obra alguna en la ciudad.

Al disolverse la Gran Colombia, la economía del Ecuador se tornó pequeña e incapaz de sostener por sí sola tan importante actividad.

Los cambios que influyeron a favor o en contra de la actividad astillera no solo fueron políticos o de gobierno, a estos también se suman los tecnológicos tales

como la introducción de los barcos a vapor, tecnología desconocida por los armadores guayaquileños quienes no lograron adaptarse eficientemente a este cambio (13).

Una de las primeras embarcaciones en la que se aplicó esta tecnología fue el velero "Telica", el cual en 1828 pasó de ser velero a ser el buque vapor "Circa", importándose la maquinaria desde Panamá. Esta embarcación tuvo problemas debido a la inexperiencia de los maestros de ribera.

Pero el gran logro de los astilleros de Guayaquil se dio en 1840 cuando gracias a la iniciativa de Vicente Rocafuerte y al apoyo de un grupo de guayaquileños, entre ellos Manuel Antonio Luzárraga y José Joaquín de Olmedo, se logró la construcción del Vapor Guayas, primer vapor construido en la costa del Pacífico (11).

Desde 1842 comienza una época en la cual se pretendió mejorar las instalaciones e infraestructura de los astilleros de Guayaquil, así como capacitar a nuestros maestros navales. Una de las aspiraciones de la ciudad para mejorar nuestros astilleros fue la construcción de un dique seco, el cual fue aceptado en varias ocasiones pero sin llegar a realizarse.

Según Julio Estrada, la razón para que este proyecto no despertara el interés de los hombres de negocios guayaquileños se debió a la decadencia de los astilleros a partir de la independencia, actividad que por uno u otro motivo

continuó decreciendo con el pasar de los años. En el período comprendido entre 1859 y 1874 se construyeron a lo mucho 10 pequeños buques, actividad mermada por la Guerra con el Perú y la Guerra Civil de nuestro país (13).

Otro intento por mejorar la infraestructura de los astilleros y las actividades que allí se realizaban se dio en la presidencia de Vicente Ramón Roca cuando el ingeniero norteamericano L.P. Kuhn planteó la construcción de un taller mecánico que mejoraría el problema de repuestos y reparaciones para las máquinas existentes además de contribuir a la mecanización de la industria, contando con el apoyo del General Illingworth quien en 1845 solicitó al gobierno la aprobación de dicho proyecto.

El Gobierno, consciente del beneficio del mencionado taller brindó el préstamo necesario para la realización del proyecto; la maquinaria llegó al año siguiente y el taller fue instalado en la esquina de las actuales Av. Olmedo y Eloy Alfaro, brindando sus servicios hasta que desapareció por 1880. Este taller se convirtió en la escuela de ágiles herreros y mecánicos, personajes que a su vez contribuyeron al desarrollo de la navegación a vapor y de industrias (11).

Con el paso de los años el astillero como tal y el barrio continuaron creciendo hacia el sur de la urbe. En 1881 según el plano de Millet, la zona de los astilleros comprendía desde la Calle de la Fundición (actual Ayacucho), hasta la actual calle Febres Cordero a lo largo de la calle del Arsenal (hoy Sargento Vargas).

Al año siguiente el Concejo Municipal señala como astillero un espacio de 450 metros al sur de los límites señalados anteriormente mientras que para 1887 el plano de Wolf indica que la zona de los astilleros abarcaba la orilla hasta la altura de la actual calle Febres Cordero.

Estos datos no permiten tener una idea clara acerca de cuál fue la ubicación o límites exactos de los astilleros y del barrio, en los años mencionados, lo que si se puede señalar claramente es que para esa época era común instalar parrillas más al sur de las demarcaciones estipuladas (13).

Paulatinamente la ciudad continuó rebasando sus límites, estableciéndose allí los talleres navales más célebres a finales del siglo XIX e inicios del XX (1890-1920), éstos fueron propiedad de los señores Nicolás Bardellini y Jaime Puig; siendo los de este último utilizados para cubrir la ruta Guayaquil - Puná transportando carga y pasajeros, llegando a ser catalogados como "los más hermosos vapores fluviales del país" (16).

Cabe recalcar que el crecimiento longitudinal de la ciudad y sus astilleros no significa el desarrollo y crecimiento de la actividad naval ya que con el paso de los años, eran cada vez menores los ingresos e inversiones realizadas en esta actividad.

2.2. Factores determinantes para el desarrollo de la industria naval en Guayaquil

Como se ha tratado hasta el momento, durante los siglos XVI y XVII Guayaquil se convirtió en una de las ciudades más importantes para la Corona Española puesto que le proveía embarcaciones para defender sus intereses y comerciar con otros pueblos. Según Jenny Estrada, en la entrevista realizada el tema astilleros es decisivo puesto que:

Durante todo el período colonial los astilleros sostuvieron económicamente no sólo a la ciudad de Guayaquil sino a la Audiencia de Quito, el puerto de Guayaquil fue puerto y puerta de entrada para la capital colonial... generando fuentes de trabajo y moviendo la economía.

La importancia de estos astilleros se dio por dos factores fundamentales que determinaron el desarrollo de la industria naval en la ciudad, factores relacionados con la naturaleza y nuestros antepasados prehispánicos:

- Recurso forestal
- Calificada mano de obra

En lo que respecta a la abundancia del recurso forestal, las personas que arribaron a la ciudad de Guayaquil dejaron varios testimonios donde mostraban su asombro e interés por la riqueza maderera cercana a la ciudad. Uno de estos fue el emitido por Cristóbal de Molina, en 1552, quien expresó de la siguiente manera su admiración por la riqueza de Guayaquil:

Hay unas “montañas” que se llaman manglares... y unos árboles muy altos y muy derechos que se llaman mangles; y la madera es muy incorruptible tan dura que se hacen pedazos las hachas con que se cortan (14).

A su vez, Dionisio de Alsedo y Herrera al visitar la ciudad en el año 1730, enlistó las especies maderables de nuestros bosques entre las principales especies citadas por Alsedo se tiene: roble, guachapelí, amarillo, cedro, bálsamo, laurel, cañafístula, negro, moral, matasarna, jugano, figueroa, maría, seco, ébano, cascol, guayacán, colorado, guayabo de monte, ceibo, matapalo, mangle, higuerón, guarango, níspero de monte, canelo, carotu, piñuela y espino.

Además de las especies citadas por Alsedo, Laviana destaca al algarrobo, pechiche, palo de balsa, tinto, coquito, corazón seca; muy conocidos y útiles en aquella época. Algo también importante de mencionar es que algunas de estas maderas servían tanto para la construcción civil como naval.

Esta riqueza forestal era compartida por todo el distrito de la gobernación destacándose Balzar y Palenque por ser los primeros productores de palo de balsa y caña; Puná por sus notabilísimos mangles y la zona regada por la cuenca del Guayas con los partidos de Daule, Baba, Babahoyo y Yaguachi donde se encuentran con mayor abundancia las mejores y más útiles maderas, sin dejar de lado a Naranjal con sus robles y pechiches.

El tipo de madera a talar era escogido según la pieza del barco que se iba a construir. El guachapelí se convirtió en la madera sobresaliente por su gran dureza y longevidad

convirtiéndose en la materia prima más importante al construir una embarcación, ya que era utilizada para el armazón, cuerpo del navío, ligazones, pies de roda y codaste, gualderas de los cañones, etc.

Los palos de maría eran esenciales para construir los mástiles y palos de las embarcaciones; el laurel fue empleado para remos y a veces para mástiles; el matapalo era usado para hacer canoas; el canelo para baos que consoliden la cubierta y para latas y cintas o refuerzos exteriores de la tablazón; la cañafistula para las quillas; el bálsamo para las bombas; el pechiche para tablonés; la madera negra para cabrestantes; el moral, colorado y algarrobo eran aptos para clavijas, pernos y tarugos; entre otros.

A este primer factor se deben agregar la facilidad existente para la transportación de la madera y la libertad para talar. Durante la colonia era común que en cualquier lugar donde se talara hubiera algún estero o río, por lo que sólo se ataban los troncos y se bajaba con ellos en forma de balsa hasta la ciudad; y si el traslado se realizaba por mar los trayectos eran cortos, lo que hacía que la transportación de la madera no resultara costosa.

Además de esto, en el Guayaquil colonial no se contaba con regulaciones que limitasen esta actividad y ya para el siglo XVII, se evidencia cierta preocupación por parte de las autoridades locales y provinciales sobre la posible desaparición de los bosques; razón por la cual en varias ocasiones se dictaron ordenanzas y se crearon

tributos para la tala de los bosques guayaquileños, sin que estos se cumplieran, disminuyendo notablemente el comercio de maderas hacia Lima.

Caso especial fueron las polémicas ordenanzas del Presidente de la Audiencia de Quito, Don José García de León y Pizarro, las cuales exigía entre otros aspectos la obtención de licencias del gobierno para cortar maderas, un vigilante de talas, la reforestación para quienes talen bosques y se prohibía la exportación de maderas útiles para la construcción naval permitiendo vender al extranjero solamente mangles y alfajías de robles.

Motivo por el cual los comerciantes de la ciudad hicieron escuchar su voz de protesta argumentando los engorrosos trámites burocráticos y los excesivos costos que estos acarrearban; dichas protestas no tuvieron efecto alguno ya que el Rey de España felicitó a las autoridades locales y las ordenanzas tuvieron vigencia hasta el fin de la colonia, aunque lamentablemente éstas no tuvieron un eficaz control sobre la explotación maderera (15).

Como se dijo anteriormente, la calificada mano de obra de nuestros habitantes, fue otro de los factores que impulsó y favoreció el desarrollo astillero de la ciudad.

Una de las características de nuestros constructores navales era el conocimiento empírico heredado de sus antepasados. La fabricación de los buques se basaba únicamente en la experiencia adquirida y exigencias de los armadores navales, por lo que en algunas ocasiones se juzgaron a las embarcaciones provenientes de Guayaquil

como “amorfas”; sin tomar en cuenta que éstas estaban plenamente adaptadas a la navegación en el Océano Pacífico.

Por este motivo, las autoridades coloniales al pensar en la instalación de un astillero naval en Guayaquil propusieron traer expertos que dirigieran la construcción de las naves, pero estos “expertos” que arribaron y posteriormente se marcharon, no dejaron huella o cambio alguno en nuestros métodos de construcción.

La ciudad siempre contó con un número elevado de trabajadores especializados en la construcción naval. Para 1777 se tiene conocimiento de la existencia de 254 carpinteros de ribera y 81 calafates en nuestra ciudad, cifra ventajosamente superior en comparación con Lima y el Callao (poblaciones mucho más grandes) quienes contaban con 68 carpinteros y 107 calafates (15).

Esta vocación característica de los ciudadanos hará que “...en un momento determinado vaya a trabajar en los astilleros toda la población, cada uno va a tener una función específica en la construcción de un barco o en algunos casos de los barcos...”; aseveración realizada por el Arq. Melvin Hoyos durante su conferencia.

Otra de las características de los constructores navales es que desde mediados del siglo XVII, prácticamente todos los trabajadores del astillero eran negros, mulatos, zambos y mestizos; siendo siempre los escasos trabajadores blancos los designados para ocupar el empleo de capitán de maestranza o supervisor de todos los trabajadores de los astilleros.

Es igual importante mencionar que nuestros 335 individuos de maestranza eran parte de 173 familias, de los cuales 169 responden a sólo 39 apellidos. Los apellidos más comunes eran: Acosta, Calderón, Castro, Herrera, León, Lozano, Medina, Miranda, Ochoa, Pacheco, Reyes, Salvatierra, Vera, quienes fueron carpinteros de ribera por generaciones; y los Morillo, Ribas y Zapata que se destacaron como calafates, también por generaciones (15).

Como ya se mencionó en párrafos anteriores, a partir del siglo XVIII la actividad naval en nuestra ciudad comenzó a decrecer, es así que nuestros maestros navales comenzaron a ser los encargados de la construcción civil en la urbe, llegando a demostrar también en ese cargo habilidades innatas y valiosas a toda la sociedad.

2.3. Barrio del Astillero de Guayaquil del siglo XX

El Barrio del Astillero en su origen, debe haber sido propiedad de la familia Icaza; siendo el Sr. Francisco de Paula Icaza quien durante el siglo XIX dona al Municipio de Guayaquil una buena parte de su hacienda para la expansión urbana de la ciudad. Durante el siglo XX algunos de los miembros de la familia Icaza residían en el barrio desde la calle Cuenca hacia el sur (14).

A pesar de que para el siglo XX la actividad naval ya no era la más importante de la ciudad, durante las décadas del veinte al cuarenta todas las calles transversales, desde Febres Cordero hacia el sur, terminaban en varaderos de maderas, picaderos de cañas y astilleros con cabrestantes movidos a mano. Y años después, para 1959, en el

mismo sector existían nueve astilleros y varios muelles privados como el de la United Fruit (17).

Esto último además de un factor no esperado proveniente de Europa, mantuvo al Barrio del Astillero como un lugar de activo comercio y sitio de progreso.

A inicios del siglo XX el sector del Astillero desde la calle Camilo Destruge hacia el sur era una mezcla de ciudad y hacienda. Era ciudad por estar dividida en manzanas y calles, contar con alumbrado público al inicio a gas y posteriormente con energía eléctrica, estar conectada con el centro de la urbe primero por medio de los “carros de mulas” y luego por los “carros eléctricos”, contar con bombas contra incendios, policías de “tarde en tarde”, iglesias, colegios, industrias y estructura social de una ciudad en desarrollo.

Por otro lado era hacienda o quinta por existir en ella corrales y lecherías, por tener ganado deambulando y pastando. En invierno era común que las malvas rojas y amarillas crecieran fuera de las casas cubriendo las calles, éstas eran utilizadas para curar el salpullido ocasionado por el excesivo calor y humedad de la ciudad. Las calles eran libres al tránsito de peatones por no existir vehículos, los mobiliarios eran trasladados a espaldas de cargadores o en carretas haladas por mulas (14).

2.3.1. Inmigrantes que arribaron al Barrio del Astillero

• Inmigrantes italianos en el Barrio del Astillero

Durante el Siglo XIX, Italia atravesó por innumerables conflictos internos tanto políticos como económicos lo que generó que gran cantidad de ciudadanos buscaran salir de sus ciudades rumbo a las nuevas naciones americanas, ya que consideraron que éstas prometían nuevas oportunidades de progreso y desarrollo.

Los países que mayor número de inmigrantes recibieron fueron: Brasil, Argentina y Uruguay. Sin embargo Ecuador, en especial Guayaquil, no estuvo fuera de esta realidad ya que a partir de 1840 arribaron a nuestra urbe cientos de jóvenes italianos quienes encontraron en ésta, una ciudad comercial y activa donde avizoraron un mejor futuro.

Los viajes hacia nuestra ciudad eran realizados generalmente por grupos familiares o de amigos quienes abordaban los navíos de tráfico regular entre ambos continentes, los cuales tenían bodegas repletas con toneles de vino, aceite de oliva, embutidos y frutas secas dejando poco espacio y comodidad para el pasajero. Las travesías duraban aproximadamente 3 meses y para llegar a Guayaquil tenían que realizar trasbordos terrestres obligados en Panamá.



Gran parte de los italianos que llegaron a nuestra ciudad eran provenientes de Génova, quienes estaban familiarizados con el ambiente portuario y se adaptaron fácilmente a la vida en Guayaquil.

Una de las actividades a la que los italianos estaban acostumbrados era la agricultura pero al no encontrar trabajo en ésta, laboraron duramente abriéndose paso en el comercio de víveres importados o nacionales distribuyéndolos al por mayor y menor (16).

Con el paso del tiempo los italianos se constituyeron como la colonia extranjera más numerosa de la ciudad y fueron los pioneros al fundar la primera institución de beneficencia de inmigrantes extranjeros llamada "Società di Assitenza Italiana Garibaldi" en el año 1882. Los guayaquileños consideraron a esta comunidad como personas perseverantes, incansables en el trabajo y amables.

En ese entonces Guayaquil estaba dividido en tres sectores bien diferenciados: Ciudad Vieja en el Cerro Santa Ana, Ciudad Nueva en el centro y el Astillero en el extremo sur; siendo este último el lugar exacto donde se asentaron los inmigrantes y con el paso del tiempo y gracias a su visión fueron instalando decenas de innovadoras industrias las cuales fortalecieron al barrio y a la ciudad durante el siglo XX; estableciéndose especialmente desde Letamendi hacia el norte.

Las actividades de estos inmigrantes estuvieron bien diferenciadas, siendo éstos quienes incursionaron en la industria alimenticia fundando las primeras fábricas de fideos, galletas, chocolates, bombones, caramelos, entre otros.

También elaboraron sombreros finos e hicieron valiosos aportes en el desarrollo de la industria metal mecánica y en la construcción naval. De igual manera desarrollaron la industria maderera siendo los pioneros en la explotación de maderas de Esmeraldas estableciendo importantes aserrios en el barrio (16).

Algunas de las familias italianas que salieron de su país y se establecieron en el Barrio del Astillero y cuya descendencia forma parte de nuestra sociedad son: los Bruno, Cavanna, Russo, Descalzi, Vicenzini, Bacigalupo, Casinelli, Cástano, Bardellini, Segale, Norero, Noziglia, Vallaza, Zenno, Zunino, Landucci, Mangeruba, entre otros (14).

• **Inmigrantes españoles en el Barrio del Astillero**

Otro grupo importante proveniente de Europa quienes también arribaron a Guayaquil fueron los españoles. Los inmigrantes españoles prefirieron la curtiduría, estableciendo en este sector importantes tenerías para la elaboración de cueros y suelas; piladoras de arroz y café; desmotadoras de algodón; y la primera fábrica de calzado que tuvo nuestra ciudad (18).

Ésta última se inició con un insuficiente capital de S/. 100.000, formándose posteriormente una nueva compañía llamada Fábrica de Calzados con un capital de S/. 200.000 e inició sus actividades el 1 de enero de 1911 siendo su gerente el Sr. Jaime Castells (13).

El sitio escogido para vivir y establecer sus industrias en el Barrio del Astillero fue desde Letamendi hacia el sur, en gran parte debido a la Ordenanza Municipal de 1891 que fijó como límites para el establecimiento de curtiembres, velerías, jabonerías, fábrica de fósforos, pólvora y materiales fulminantes o cualquier industria peligrosa e insalubre para el vecindario; el sitio ubicado desde la Calle Francisco de Marcos hacia el sur o de la Cervecería (Barrio las Peñas) hacia el norte (18).

El aporte de las industrias tanto italianas como españolas hizo que la calle principal del Barrio del Astillero sea denominada como Calle de la Industria (hoy Eloy Alfaro).

Debido a su importancia, este sitio anteriormente carente de servicios y muy lejano del centro se vio beneficiado con la extensión de nuevas líneas de tranvías con recorridos regulares dando lugar a un barrio adelantado, con una perenne actividad donde existía camaradería gremial y buenas costumbres, por lo cual rápidamente continuó creciendo gracias al establecimiento de familias de obreros quienes vieron en este barrio nuevas fuentes de trabajo y progreso (16).

Los españoles constituyeron una de las sociedades extranjeras más populares, numerosas, amistosas y simpáticas. En su afán de ayudar a los demás crearon la Sociedad Española de Beneficencia en el año 1883.

Algunas de las familias españolas que buscaron nuevos rumbos en América y se establecieron en el Barrio del Astillero y que al igual que los italianos su descendencia también forma parte de la sociedad guayaquileña actual, son los: Castells, Pérez, Pons, Sala, Crucella, Vilaseca, Domenech, Espronceda, Insúa, Suescum, Conlledo, Marcet, Firmat, entre otros (14).

- **Otros inmigrantes en el Barrio del Astillero**

En los ítems anteriores han sido mencionadas las dos principales nacionalidades que se asentaron en el Barrio del Astillero, la italiana y la española, sin embargo aunque en menor proporción existieron otras nacionalidades provenientes de América y Europa, entre las que se pueden mencionar:

- a) **América:** peruanos; mexicanos; venezolanos; chilenos, panameños; salvadoreños; jamaicanos; cubanos como el Sr. Urgellés (primer dueño de la Fábrica de Cigarrillos El Progreso); estadounidenses como los hermanos Redd; colombianos como Don Federico Rivera, Don Leopoldo Mercado y Don Guillermo Paredes (quienes heredaron la fábrica El Progreso), Cruz Ávila, etc; entre otros.

b) **Europa:** franceses; daneses; ingleses; irlandeses; alemanes como los Von-Buchwald, Gozembach, Heinert, Bruckman (quienes no vivieron en este barrio pero crearon la Piladora San Luís), entre otros; austriacos como el Ing. Naval Diminich; yugoeslavos como los hermanos Savinovich; polacos como el padre Juan Poposky; holandeses como los Shotel; entre otros (14).

2.3.2. De la actividad naval a la industrial

Guayaquil desde sus inicios se ha caracterizado por ser una ciudad netamente económica y como se mencionó anteriormente la actividad naval fue el eje de la economía porteña durante los siglos XVI y XVII mientras que en los dos siglos posteriores esta actividad decayó notablemente dando espacio a una nueva forma de trabajo, la industrial.

Esta nueva actividad cogió fuerza a partir del siglo XX gracias a diversos factores, entre los que destaca el emprendimiento de los inmigrantes quienes hicieron que la actividad comercial se desarrollara rápidamente beneficiando no sólo a la ciudad sino también al país.

Uno de los factores que incidieron en la apertura de nuevas industrias fue la Ley de Fomento a la Industria y Agricultura, promulgada durante el Gobierno del Gral. Eloy Alfaro el 26 de junio de 1906, la cual otorgaba múltiples beneficios

como la realización de ferias y exposiciones, premios a los avances industriales cada tres años, entre otros.

En 1914 la apertura del Canal de Panamá permitió el paso entre los dos océanos sin trasbordo, aligerando los trámites mercantiles y dando nuevos beneficios a comerciantes e industriales de todo el mundo; además estimuló el interés de nuevos inmigrantes que buscaban arribar a puertos americanos.

Todo parecía brindar un futuro prometedor al Ecuador y en especial a nuestra ciudad. Sin embargo varios factores incidieron para que este avance industrial y económico no alcanzara grandes magnitudes. Uno de éstos fue el asesinato del Presidente Eloy Alfaro en 1912 por parte de opositores al gobierno liberal, y a partir de este momento el Estado dejó de tener interés en el impulso industrial creándose constantes disputas de poder.

Aparte de esto, el cacao, producto que había sido base de nuestra economía, fue sacudido por los efectos de la plaga de la monilla o también conocida como “escoba de bruja” la cual afectó gravemente nuestra producción. Para 1919 esta plaga ya había sido controlada pero las plantaciones de cacao continuaban produciendo mazorcas atrofiadas.

Algunos problemas internacionales como la Primera Guerra Mundial agravaron la situación del comercio de este producto, siendo durante el llamado período de la Posguerra cuando la libra de cacao en Nueva York bajó de \$0.26 a menos de

\$0.05 desestabilizando nuestra economía ya que el 75% del ingreso nacional por exportaciones era gracias a la venta de este producto.

Pese a estos factores tan negativos, nuestra ciudad continuó desarrollándose, contando con una población de 89.771 habitantes quienes contaban con un buen nivel de vida y acostumbraban gastar su dinero en diversiones.

En ese entonces, Guayaquil contaba con 200 vehículos para servicio público y particular; había almacenes; espectáculos teatrales, musicales y taurinos; salones y restaurantes; dos hospitales bien equipados, un instituto de vacunas, un laboratorio municipal; y dos mercados.

Sin embargo tres años después, 1922, todo cambió. El cambio del dólar subió de S/. 2,11 a S/. 5,15 dando como resultado una descontrolada subida del costo de la vida, lo que originó el estallido de innumerables protestas populares que tuvieron un desenlace sangriento el 15 de noviembre de 1922 (18).

A pesar de todas estas tan adversas circunstancias, las fábricas continuaron produciendo, ayudando a superar la crisis que obligaría a reorganizar el sistema financiero nacional.

Para inicios del Siglo XX y durante algunas décadas funcionaron a lo largo del Barrio del Astillero varias industrias. A continuación mediante un desplazamiento norte-sur por las calles Chile, Eloy Alfaro, Cinco de Junio y

Vivero se destacarán algunos de los sitios tradicionales y los más importantes que se ubicaron en el actual Barrio del Astillero (Ver el plano en Anexo N° 4).

Al sur del Mercado Sur por la Calle Artesanos (Capitán Nájera) y la orilla se encontraba la Fábrica de Hielos (1915-1965). Y junto a ésta del lado de la Calle Sargento Vargas, el Sr. Santiago Noziglia Bernardi construyó un edificio de concreto de seis pisos constituyéndose como la primera edificación de uso residencial que contaba con ascensor. Este inmueble fue realizado por la Compañía Italiana de Construcciones (16).

En la esquina noroeste de Eloy Alfaro y Capitán Nájera estuvo la fuente de soda "La Resbaladera del Astillero" (primera mitad del siglo XX), con sus popularísimos productos como fueron la chicha de arroz, helados de leche, empanadas de morocho y natilla (14).

En la calle Eloy Alfaro entre Cuenca y Brasil (lado oeste), Salvatore Gardella Ferrari inició su negocio de compra y venta de café seleccionado y posteriormente instala el molino de su propiedad. A partir de este momento comienza la producción del café tostado y molido patentado con la marca "Café Gardella" (1940 - 2000), producto reconocido en el mercado hasta la actualidad.

Frente a este establecimiento. Emilio Valle Norero junto a sus hermanos Luigi y Eugenio establecieron la Industria Capellificio Valle (primera mitad del siglo

XX), destinada a la elaboración de sombreros de fieltro (pañó, terciopelo así como paja toquilla), única de su tipo en el país, con cuya producción empezaron a sustituirse las importaciones de sombreros extranjeros (16).

Luego en la esquina Brasil y Eloy Alfaro se encontraba el Aserrió de Cavanna y Bruno y el Depósito de Maderas y Canoas "El Pailón" (hasta la década de los setenta) de los sucesores de Domingo Sampietro (14).

Después vendría el Colegio de La Providencia (desde 1872 hasta la actualidad), y frente a éste la Fábrica "Roma" (desde 1906 y cerró sus puertas en 1959), sociedad conformada por Santiago Nozziglia y Giovanni Vallaza (Chile, Brasil, Gómez Rendón y Eloy Alfaro) y que terminó al cabo de pocos años, quedando en total propiedad de Giovanni Vallazza produciendo chocolates, fideos, caramelos, galletas, bombones y confites; alcanzando el primer lugar entre las fábricas de su tipo. (16).

Llegando a la esquina sureste de Gómez Rendón e Industria estaba la fábrica de chocolates, fideos y galletas "La Universal", de Segale Norero y Co. (desde 1889 hasta la actualidad).

En la intersección de Industria y Calicuchima lado noreste se encontraba la Fábrica de Cigarrillos El Progreso de Leopoldo Mercado, famosa por producir cigarros, cigarrillos, fósforos, escobas y alcohol industrial de patatas, fábrica que estuvo en funcionamiento en el sector desde 1892 hasta la década de los

cincuenta pero continuó operando hasta 1995 cuando cerró debido a los altos impuestos y al contrabando de este tipo de productos (13).

En la manzana comprendida por Eloy Alfaro, Calicuchima, Francisco de Marcos (antes Independencia) y la ría, se encontraba la Jabonería Nacional, empresa que según el sitio web [el empleo.com](http://elempleo.com), fue creada en 1911 y se convirtió en la primera instalación industrial de su clase en el país fabricando en sus inicios velas y jabones de lavar. Con el paso del tiempo, se lanzó al mercado el primer jabón de tocador con el nombre de Jabón de Rosas y el primer detergente en polvo con la marca Deja.

Así mismo la fábrica de aceites, La Favorita S.A., se estableció allí en el año 1941 para producir aceites y grasas comestibles, siendo su primer producto el aceite La Favorita. El 3 de febrero de 1999 se convierte en Corporación Jabonería Nacional con la fusión de las Compañías Megamarcas, Jabonería Nacional, La Favorita, Termoplast e Inmobiliaria Faristol. Corporación que se mantuvo hasta que fue adquirida por la multinacional Unilever.

En el lado sureste de Eloy Alfaro y Francisco de Marcos, se hallaba la Factoría o Astillero Naval El Cóndor propiedad del ingeniero mecánico italiano Nicolás Bardellini Seminario; quien construyó embarcaciones de pequeño calado y produjo diseños para pisos y techos de hierro y vidrio, verjas ornamentales, puertas, balcones, corredores de hierro forjado, claraboyas, pailas y campanas de bronce.

quienes elaboró su primer helado empastado. Esta fábrica estuvo en funcionamiento en el barrio hasta la década de los setenta y posterior a esto, octubre de 1996, fue comprada por la multinacional Unilever.

En la esquina noreste de **Industria y Argentina** se encontraba la **Fábrica Nacional de Calzado** (en funcionamiento hasta la década de los sesenta), cuyo presidente y principal accionista fue el empresario español Jaime Castells (14). Junto a ésta, en la segunda mitad del siglo XX y hacia el río se encontraba la exportadora de frutas multinacional “**United Fruit**” (presentes en la ciudad hasta la década de los setenta) con su astillero y frigorífico a orillas del Guayas (17).

Frente a la fábrica de calzado por **Industria**, la **Planta de Gas** (ocupaba dos manzanas desde San Martín hasta General Gómez; entre **Industria y Chile**), empresa que por medio de tuberías enterradas proveyó del servicio a toda la ciudad y brindó alumbrado público colocando postes y faroles en toda la urbe.

Los faroles eran encendidos diariamente a las 6 de la tarde por un hombre que con ayuda de su instrumento de trabajo, un palo terminado en un mechero que tenía un aditamento en forma de Y con una rama más alta que la otra, empujaba o abría la puerta del farol para poder encenderlo.

Para dotar a las casas de este servicio de gas se utilizaron peculiares medidores cuyas dimensiones aproximadas eran 80 cm. de alto, 50cm. de ancho y 40 cm.

de espesor y su peso aproximado era de 1 tonelada; los cuales eran colocados sobre la puerta de la calle sobre pies de amigos y pernos.

Durante algún tiempo las casas disponían de gas y luz eléctrica, hasta que esta fábrica de gas dejó de funcionar en 1924. Sin embargo siguió luciendo por muchos años sus grandes tanques y las tuberías mantuvieron gas dentro de las mismas (14).

Una anécdota recordada por la Sra. Clara Bruno de Piana, moradora del barrio desde su nacimiento y quien actualmente reside en Samborondón, es que en su infancia los guayaquileños creían en las propiedades curativas del gas, por lo que los niños enfermos de tos eran llevados por sus padres hasta el lugar donde se encontraban los grandes tanques (dos de 25 m. de altura y uno de 35 m.) para que inhalaran el olor característico de su contenido.

Por la calle Argentina existió temporalmente una línea férrea por la que se conducía sobre plataformas, la hulla con la cual se producía el gas, desde el muelle hasta la Planta de gas; y en la esquina de Industria y San Martín se encontraba la casa del gerente, la misma que siguió en pie por muchos años (14).

Frente a la Planta de Gas por Industria, al sur de Argentina, la Planta Eléctrica (desde 1895 hasta la actualidad); y frente a ésta del lado de General Gómez el Molino Nacional creado en 1903, piladora de arroz del español José Pons bajo

el nombre de Pomeyral y Pons, quien también instaló otra piladora en Daule e importaba maquinaria para la instalación de piladoras y exportaba grandes cantidades de café y arroz pilado (18).

En la esquina sureste del Molino Nacional se encontraba un depósito de carbón que abastecía a la fábrica de gas, sitio histórico donde por mucho tiempo se encontró la Batería de las Cruces (orilla del Río, Industria, Argentina, Portete), construida en 1800 para salvaguardar la ciudad, convirtiéndose por su ubicación en el segundo sitio de defensa en contra de cualquier invasor que arribase a Guayaquil, además de ser una de las más armadas de la región.

Esta Batería fue restaurada en 1866 debido a la sospecha de un nuevo ataque por parte de la Corona Española, el cual no se realizó gracias a su derrota en el Callao el 2 de mayo del mismo año. Los últimos registros que se tuvieron de ésta fueron antes de 1903 cuando Von Buchwald ubica ya en sus planos, en ese mismo sitio, el depósito de carbón antes mencionado.

Años después, 1937, al construirse un muro de contención a orillas del río por parte del Molino Nacional fueron encontrados cuatro cañones y varias balas; así mismo, tiempo después cuando la Empresa Eléctrica adquirió los terrenos de los Molinos y procedió a construir un atracadero para buques-tanques de petróleo, se rescataron de la orilla un número considerable de balas y un par de cañones que actualmente son de su propiedad (19).

Por Industria, al sur de la Planta Eléctrica, entre General Gómez y Portete, se encontraba la recordada piscina de la institución, inaugurada en 1930 para los socios del naciente Club Sport Emelec que había sido fundado por el ciudadano estadounidense George Capwell y que bajo su impulso tendría desde boxeadores y nadadores, hasta beisbolistas, basquetbolistas y futbolistas.

En Venezuela hacia Industria la Destilería Hispano-Francesa de Espronceda Hnos. (en funcionamiento hasta 1936) de Miguel y Eladio Martínez Espronceda, donde se fabricaban vinos, cognacs, anisados, cremas, aperitivos, cocktails, champagnes, y cuya especialidad era la Crema de Cacao Royalty.

Luego al terminarse la sociedad entre los dos hermanos, quedó en poder de Miguel Martínez de Espronceda quien a su vez creó la Fábrica de Gaseosas La Frutal; mientras que su hermano creó la Kola Fox. En Cinco de Junio # 400 y Venezuela, el Taller de Construcción Naval de Gregorio Pazos.

En la intersección de las calles Industria y Ecuador (hoy Camilo Destruge) se encontraba el Colegio de La Inmaculada (desde 1900 hasta la actualidad); pasando la calle Ecuador, el Jardín Español de propiedad de los señores Zúñiga donde existían flores y legumbres y en cuyo centro había una glorieta donde Cruz Ávila hacía programas de box.

Ese sitio, a partir de 1932 se convirtió en el campo de juegos de la Liga Deportiva Estudiantil y posteriormente sería la Embotelladora de Pepsi Cola

(1948 - década de los ochenta); y frente a ésta del lado de Camilo Destruge estuvieron la estación del Carro Urbano y posteriormente del Carro Eléctrico.

En la siguiente cuadra, Industria entre García Goyena y Bolivia, la vistosa villa de Juan de Dios Lecaro donde se encontraban las Oficinas de la Factoría de Petróleos "La Carolina" en la Villa Milina (década de los cuarenta a los ochenta). En frente por el lado de Bolivia se encontraba la Casa taller "El Águila" del señor Bolívar Falconí, el cual fue mecánico de torno y construía piezas de acero para los astilleros cercanos.

Mirando al río entre las calles Bolivia y Vacas Galindo desde la calle Cinco de Junio, la Casa del industrial y comerciante José Rodríguez Bonín (1916 - 1960) con su pequeño zoológico donde habitaban llamativos animales como pavos reales, monos, águila, cóndor, papagayos, canarios en una inmensa jaula, entre otros; los cuales eran visitados en especial los días sábados y domingos (14). Sobre este tema, la Sra. Jenny Estrada mencionó que la casa fue destruida al poco tiempo de haber sido comprada.

En el lado norte de Vacas Galindo entre Industrias y Cinco de Junio se encontraba el Guayaquil Tennis Club (1910-1938), el cual era una cancha de cemento con un galpón de caña y zinc donde acudían las personas adineradas de la ciudad. Años después se estableció en este sitio el Taller Ford (década de los cincuenta a los ochenta) de Emilio Estrada, con su fuente de soda.

Por Industria entre América (Bolivia) y Vacas Galindo seguía el Hospital de Niños León Becerra, regentado por la Sociedad Protectora de la Infancia y creado en 1905 por los doctores León Becerra y José María Estrada Coello quienes realizaron diariamente su apostolado desarrollando el servicio gratuito del hospital en bien de la sociedad guayaquileña.

Al sureste, desde Vivero (Pasaje 11 SE) hasta el río entre Vacas Galindo y Cañar se localizaba la Aduana de Fierro (primera mitad del siglo XX), edificio con un galpón muy alto de paredes de planchas de zinc, con una puerta corrediza de planchas de hierro de grandes dimensiones. Este lugar servía como depósito de tanques de alcohol del Estanco, los cuales eran primero desembarcados en su muelle y luego a través de unos pequeños carros que eran unas plataformas con ruedas de hierro eran llevados al galpón para su almacenamiento.

Frente a ésta, hacia el oeste, ocupando toda la cuadra estaba la residencia del banquero guayaquileño Augusto Dillon "Casa Dillon" (desde la década de los veinte hasta la actualidad), hoy Museo Naval. A su lado desde Cinco de Junio hasta Industria, la "Villa Golach" del político guayaquileño Pedro Miller y posteriormente de la familia Piana Bruno (14); en la actualidad se conoce que albergará la Biblioteca de Historia Marítima regentada por la Armada del Ecuador.

En la esquina de Industria y Vacas Galindo se encontró la casa del Sr. Eutimio Pérez, sitio donde se fundó el Barcelona Sporting Club en el año de 1925. En la misma calle esquina de Cañar se encontraba la Planta Sur de la Empresa de Teléfonos, villa que años más tarde fue comprada para vivienda de la madre del acaudalado Sr. Luís Noboa Naranjo.

En Chile y Vacas Galindo estuvo ubicado el Jardín Violeta hasta 1946 cuando se construyó la Casa de la Familia Nevares. Una cuadra al sur (calle Cañar) a orillas del Río Guayas se encontraba el Arsenal Naval (primera mitad del siglo XX) donde se almacenaban las municiones y equipo de la Armada Nacional, y donde actualmente está localizada la Primera Zona Naval.

Al sur, por la calle Azuay frente al río estaba el Astillero de "Rulimán" Guerrero, lugar donde actualmente se encuentran las instalaciones del Astillero de la Armada Nacional "ASTINAVE".

Ocupando tres cuadras comprendidas entre Cañar, El Oro, Cinco de Junio y Vivero, se encontraban las propiedades de Jaime Castells que incluían la Desmotadora de algodón y la Tenería "La Iberia" donde se procesaba suelas y cueros y que funcionaron hasta la década de los cincuenta.

Donde actualmente se encuentra el Parque de la Armada y el BAE Calderón estuvo ubicado el Jardín María, uno de los más grandes y recordados. Tenía un cerramiento de cañas que protegía las especies ornamentales que allí se

encontraban, conocidas comúnmente como: dalias, astros, rosas espléndida o esmeralda, ciento en gajo, platanillos de varios colores, flor de reseda, jazmines, barcelonesas rosadas, blancas y moradas, entre otras.

Desde 1920 frente al Jardín María en Azuay y Eloy Alfaro se encontraba uno de los mejores talleres de escultura de la ciudad, propiedad del Sr. Emilio Soro; sitio que se mantiene allí hasta la actualidad.

En la acera este de Chile entre Azuay y Pino Roca se instalaron los Primeros Hidrogenadores de Aceites y Grasas más conocidos como Phydaygesa (14) de propiedad del Sr. Gabriel Vilaseca Soler, los cuales se crearon a inicios de la segunda mitad del siglo XX y duraron hasta la década de los ochenta (18). Y frente a ésta estuvo otra de sus propiedades, la Tenería Vilaseca, que comenzó a funcionar en 1929 (19).

Siguiendo por Pino Roca hacia el río se encontraba la Piladora La Fama, una de las más importantes piladoras de arroz y café (19), que según la Sra. Jenny Estrada estuvo en funcionamiento hasta la década de los cincuenta; y para terminar en la calle El Oro entre Eloy Alfaro y Chile se encontraba la Tenería Guayas de propiedad del español Valentín Sala Pique quien en sus inicios laboró en la Tenería la Iberia.

Hasta el momento se ha mencionado los sitios comerciales más importantes de las calles Chile, Eloy Alfaro, Cinco de Junio y Vivero pero no se puede dejar de

destacar a los personajes y familias que se asentaron en la segunda mitad del siglo XX en el Barrio del Astillero y cuyos descendientes han participado activamente en la historia de la ciudad y del país desde los ámbitos industriales, políticos, comerciales entre otros.

Algunas de las familias y personajes que allí residieron son: el Arq. Paolo Russo (lado este de Chile y Portete), diseñador de la Catedral de Guayaquil. En ese mismo lugar posteriormente residió el Dr. Francisco de Icaza Bustamante, médico filántropo guayaquileño. Y hacia el sur los Trujillo Bustamante en la esquina suroeste de Colombia y Chile.

Otra familia muy conocida hasta la actualidad y que también residió en el sector es la Noboa Bejarano cuyos descendientes se han destacado en el ámbito político especialmente el ex presidente Gustavo Noboa y su hermano Ricardo Noboa (acera sur de Camilo Destruge entre Chile y Eloy Alfaro).

Una de las casas más famosas del barrio por poseer la primera piscina residencial del sector fue la de la familia Saadi (esq. suroeste García Goyena y Eloy Alfaro) y que después fue adquirida por los Yanuselli, convirtiéndose en el sitio preferido por los jóvenes del barrio para sus reuniones vespertinas.

Al lado de la casa de los Yanuselli por García Goyena estuvo la casa de los Rivadeneira. Los Baquerizo Fernández de la Puente y Baquerizo Páez tuvieron su residencia en la acera oeste de Chile entre Bolivia y Vacas Galindo; y a un

costado por Vacas Galindo la familia Dueñas Santos. Siguiendo por esta calle, esquina suroeste con Eloy Alfaro residieron los Peré.

Otras de las familias renombradas fueron los Zunino, actuales propietarios del Banco Territorial, Casa Tosi y otras destacadas empresas, quienes residieron en la esq. sureste de Chile y Vacas Galindo. Los Estrada se ubicaron en el lado oeste de Chile entre Vacas Galindo y Cañar y en la esquina sur estuvieron las familias Manrique Acevedo y Manrique Pérez Concha y junto a ellos habitó la familia Muirragui. La Sra. Jenny Estrada mencionó que por la calle Chile entre Cañar y Azuay vivió la familia Espinel.

2.3.3. Barrio del Astillero: “Más que un sector industrial”

Hasta este momento hemos detallado al Barrio del Astillero como un sector industrial pero no podemos dejar de lado las características sociales y de vivienda que hacen de éste, un sector característico y pilar de la guayaquileñidad. Estas características que serán posteriormente detalladas, son:

- Su ejemplo de convivencia
- Su llamativa arquitectura
- Ser cuna deportiva de Guayaquil

El ser “Ejemplo de Convivencia” fue una característica que resaltó durante las entrevistas realizadas a dos personajes importantes que han vivido en el barrio

por varias décadas, aspecto muy valorado por representar la hermandad existente entre ellos.

Según palabras textuales de la Historiadora guayaquileña Jenny Estrada al preguntarle su opinión acerca del aspecto más destacable del Barrio del Astillero nos respondió:

El trabajo, el emprendimiento, la gente que habitó este barrio nunca fue gente vaga... este era un barrio de mucho emprendimiento por las industrias y empresas que aquí existían; en este barrio todos hemos sido muy activos.

Una cosa linda del barrio fue la convivencia muy alegre y muy amistosa, aquí la mayoría de las familias nos conocíamos...

Una opinión similar es la compartida por la Sra. Clara Bruno de Piana, quien al plantearle la misma pregunta, nos respondió:

Bueno, la verdad es que todos éramos amigos. Yo recuerdo que se acostumbraba mucho visitarnos (mutuamente), todos éramos conocidos... En ese tiempo había lo que se llama verdadera amistad.

Coincidentemente, este sentimiento es compartido por el Sr. Luis A. Quintero en el libro anteriormente citado, donde reconoce:

...lo más recordado es el principio o espíritu de amistad, comprensión, respeto, colaboración, simpatía, ayuda mutua, etc., que practicaban por igual todos los miembros del barrio, recuerdo especial que aún perdura a través de nosotros, hijos de nuestros padres, que así lo practicaron.

Esta opinión es sustentada por él mismo a través de un ejemplo acaecido el 15 de noviembre de 1922, cuando el astillero jugó un papel importante en el movimiento obrero por medio de la Confederación Obrera del Astillero donde se dieron grandes muestras de solidaridad por parte de propietarios de pequeños negocios como tiendas y panaderías quienes repartieron víveres como carne, leche, pan, entre otros; ya que la ciudad estaba envuelta en caos.

Como se ha descrito anteriormente, el Barrio del Astillero ha sido un sitio donde residen personas virtuosas, característica que para los residentes del sector ha sido fundamental en el desarrollo del mismo.

Quizá por esa razón, del Barrio del Astillero surgió en 1930 la primera Miss Ecuador, Sara Chacón, motivo por el cual Guayaquil entero se vistió de fiesta. Esta hermosa dama se convirtió rápidamente en un ícono representativo del barrio y del país.

Sarita Chacón, personaje ilustre aún recordado entre la comunidad, resaltó por su belleza natural, innata simpatía y sencillez. Su triunfo se dio sin objeciones, sin resentimientos y por unanimidad.

Otra de las características que hacen de éste un barrio especial, fue el peculiar diseño de sus casas; sitio en el que se desarrollaban las acostumbradas reuniones sociales.

La mayoría de las casas que se encontraban en el Barrio del Astillero, propias de las décadas del veinte al cuarenta, y que permanecieron en pie hasta inicios de la década de los noventa han desaparecido ya sea por la falta de cuidados o porque fueron demolidas para construir nuevas edificaciones de cemento armado.

Siendo esta una investigación que espera resaltar los atractivos del sector, es necesario conocer cuáles fueron las características de las viviendas existentes en el Barrio del Astillero durante su auge industrial. Por tal motivo en el siguiente apartado se detallarán las características arquitectónicas de las casas del mencionado barrio.

La mayoría de las edificaciones del Barrio del Astillero fueron construidas bajo los siguientes sistemas de construcción:

- **Casas totalmente construidas con madera** incluyendo su estructura, los pisos, paredes, tumbados, puertas, ventanas, escaleras, etc. y con techo de zinc acanalado en la mayoría de los casos;
- **Casas totalmente construidas con madera y con fachada recubierta con planchas de zinc** acanalado, liso o de canal corto, ya que se pensaba que el zinc serviría como un aislante contra los incendios;
- **Casas construidas con madera y quincha:** La estructura, pisos, tumbados, escaleras, puertas y ventanas eran construidas con madera; mientras que las

paredes exteriores e/o interiores eran construidas con quincha sobre caña, siendo en la mayoría de los casos construcciones duraderas;

- **Casas construidas de madera y ladrillo**, siendo de madera la estructura, pisos, tumbados, puertas, escaleras y ventanas; las paredes eran de ladrillo pegado con cal o cemento;
- **Casas de hormigón armado**, las más recientes.

Era común que las casas cuenten con una puerta principal de dos hojas, muy altas y de madera, cuyas dimensiones eran 2.50 m de alto con 1.00 m. de ancho. Además contaban con ventanas de barajas, siendo las de los pisos altos más anchas que la de los bajos. Estas ventanas se complementaban con balcones volados o balaustres (14).

Además todas las casas contaban con portales, incluyendo a los frecuentes chalets. Los chalets, provenientes de la época colonial, según el Arq. Parsival Castro eran elementos de planta baja con techos de zinc de onda corta, y en cuyos portales era común encontrar negocios de comidas y hamacas; costumbre típica de Guayaquil.

Otra característica común de las viviendas era lo que actualmente llamamos “mezanine” y que se encontraba entre el piso bajo y la planta alta. Además de esto estaba la buhardilla que era utilizada como desván o tumbado alto en el que vivían los empleados y/o se guardaban los trastos viejos.

Los pisos bajos de las casas estaban elevados 80 cm. respecto al suelo para impedir que el agua y humedad ingresen al interior y deterioren el piso de madera, especialmente en invierno, teniendo como acceso tres o cuatro gradas.

Todas estas edificaciones tenían patios traseros o laterales, ya que adoptaron la forma de C o L, los cuales eran empedrados y con un sumidero con tapa de hierro en la parte central; para acceder a éstos se contaba con un corredor que permitía también la circulación a los dormitorios, a la parte delantera (sala y baño principal) y trasera (comedor, cocina y cuarto de la empleada).

Las alturas entre piso y piso eran generalmente de 3.50 m. o más con paredes rematadas por rejas. Otra de las cosas características de estas viviendas fueron los tanques de agua instalados en la parte superior de los cuartos de baños (uno sobre el baño principal, otro sobre la cocina y el último sobre el baño de la empleada).

Estos tanques tenían forma rectangular y eran de madera forrados interiormente de zinc llano; éstos eran protegidos con una tapa de zinc forrada con papel periódico pegado con engrudo, y sobre la tapa se encontraba un sello otorgado por el inspector de sanidad quien revisaba mensualmente el estado de las aguas de cada domicilio.

En el centro de la cocina se encontraba el fogón de madera forrado interiormente de ladrillo, ya que no existían las cocinas a gas, kérex o eléctricas, obligando a las cocineras a preparar los alimentos con carbón o leña.

Para encender estos fogones se necesitaba de una mecha de trapo untada con kerosene o embarrada con vela de cebo; sin ser una cuestión de glamour el fogón era ubicado en el centro ya que las chispas provenientes de la leña podían contaminar la madera o caña de la pared, de este modo se prevenían los temidos incendios (14).

Hasta este momento se han mencionado las características de las edificaciones del Barrio del Astillero del siglo XX sin mencionar los dos estilos arquitectónicos más relevantes de ese siglo.

Según el arquitecto Parsival Castro, las construcciones que se llevaron a cabo en el Barrio del Astillero desde inicios del siglo XX tuvieron dos influencias europeas provenientes del modernismo, el Art Nouveau y el Estilo Internacional. Ambos estilos llegaron a nuestro país por medio de varios arquitectos quienes estudiaron en Chile y posteriormente comenzaron su carrera en Ecuador.

La arquitectura Art Nouveau se desarrolló en Europa entre los años 1892 y 1900 teniendo a Francia como su sede principal. Sin embargo en Latinoamérica tuvo

una tardía repercusión pues no es sino hasta la segunda década del siglo XX que se absorben algunas de las características del estilo.

Según el portal web rincondelvago.com, la principal característica de este estilo es la ornamentación. Las fachadas eran frecuentemente decoradas con azulejos y era muy común el uso del hierro en rejas y balcones con diseños que van desde temas vegetales estilizados hasta figuras abstractas o geométricas. Los motivos más frecuentes eran flores, hojas y la figura femenina. Otro elemento decorativo que dio múltiples oportunidades para vistosos diseños fue la marquesina.

Además, según el portal web toda cultura.com, este estilo no sólo se aplicó a la arquitectura sino también al diseño de interiores, joyas, forja, vidrio, cerámica, telas y, sobre todo, a la ilustración que alcanzó gran popularidad gracias al invento de la litografía.

Por otro lado en el Barrio del Astillero también se construyeron edificaciones tomando como base al Estilo Internacional. Una de las mejores muestras de este estilo es el edificio del Colegio de Bellas Artes ubicado en la intersección de las calles Chimborazo y Bolivia, fuera de nuestra área de estudio. Esta edificación fue diseñada por el arquitecto Guillermo Cubillo, quien realizó sus estudios en Chile, y remarcó el paralelismo con la tierra, con sus líneas muy sencillas pero elegantes.

Se conoce como Estilo Internacional a la corriente arquitectónica desarrollada en Europa desde la década de los veinte, la misma que propugnaba una forma universalizante y desprovista de rasgos regionales. Se caracterizó por su énfasis en la ortogonalidad (diseños en ángulos rectos), el empleo de superficies lisas, pulidas, desprovistas de toda aplicación ornamental y el efecto visual de ligereza que permitía la construcción en voladizo, para entonces novedosa.

Este estilo se debió en gran parte a la industrialización acelerada de Europa y Norteamérica donde se comenzaron a necesitar nuevos tipos de edificaciones tales como: edificios de oficinas, bloque de apartamentos, fábricas que puedan albergar grandes maquinarias y gran cantidad de obreros.

El empleo de las nuevas técnicas y materiales, como el hormigón armado, nuevas aleaciones de acero, entre otras; permitieron construir edificios más altos, más espaciosos y más resistentes, como lo afirma la enciclopedia virtual wikipedia en su sitio web.

Aunque estos estilos tuvieron una importante presencia en el barrio, actualmente es muy difícil encontrar inmuebles que mantengan sus diseños originales debido a que han sido destruidos o fuertemente modificados. Motivo por el cual el Arq. Parsival Castro considera que las edificaciones existentes en el barrio corresponden a un estilo internacional sin criterio y de poca valoración arquitectónica.

Y por último pero no menos importante una característica compartida por los guayaquileños, el amor al deporte, y que tiene a este barrio como la “Cuna deportiva de Guayaquil”, razón explicada de la siguiente manera por Luis A. Quintero en su libro “El Astillero. Recuerdos Lejanos de un Barrio Noble”:

El deporte del Astillero fue fenómeno de “grupos” juveniles, entusiastas aspirantes a crear deporte, por sobresalir en las contiendas por sus triunfos y sus marcas, sin dirigentes y menos aún empresarios, todos cooperaban, los problemas no se imponían, se discutían y se acordaban por unanimidad, todos fueron sus propios Directores Técnicos y se fueron formando deportivamente en base a práctica e inteligencia individual.

Una de las primeras muestras de este hecho fue la creación del Tennis Club el 13 de agosto de 1910 en Vacas Galindo y 5 de Junio; y aunque sus socios y jugadores no eran del Astillero, éste ha sido considerado como uno de los acontecimientos que marca el inicio deportivo del barrio.

Para la década de 1920 el deporte en el Barrio del Astillero ya era muy practicado, destacándose el box y gracias al estadounidense de apellido Reed se comenzó a practicar el béisbol en sitios despoblados del barrio (14).

Esta práctica deportiva no se daba de una manera organizada hasta que se constituyó el primer grupo deportivo denominado “Ecuador”, fundado en 1922 por Victoriano Arteaga y sus amigos. Hasta que tres años más tarde, en 1925, se funda el club multidisciplinario Barcelona y luego en 1927 el Club Sport

Emelec, con quienes se inició una locura deportiva; siendo hasta la actualidad dos de los equipos de fútbol más conocidos a nivel nacional.

Por esta razón ha sido necesario recopilar información acerca de la trayectoria de estos dos equipos multitudinarios y que se tratarán a continuación. Esta información ha sido tomada del portal web wikipedia.com y otras fuentes bibliográficas:

- **Barcelona Sporting Club**

Fundado en Guayaquil el 1 de mayo de 1925 en la casa del español Eutimio Pérez (Cañar y Eloy Alfaro) como resultado del entusiasmo de un grupo de jóvenes del Barrio del Astillero, conocidos como la “Gallada Modelo” (gallada que se reunía todas las tardes en la esquina noroeste de Francisco de Marcos y Eloy Alfaro), que a su vez decidió formar un grupo multidisciplinario.

A la naciente agrupación se le dio el nombre de Barcelona como agradecimiento al apoyo económico brindado por la comunidad española de la ciudad.

Entre las personas que apoyaron a este nuevo equipo estuvieron: los españoles Eutimio Pérez, Valentín Sala, Arturo y Juan Doménech y Castells Peré; y los ecuatorianos Carlos García, Arturo Calderón, Luís Rodríguez, Carlos García Vergara, Víctor Olvera, Rigoberto Aguirre, Alberto Pombar, José Salém y Guillermo de la Cuadra (14).

La Sra. Jenny Estrada recordó que en sus inicios este equipo realizó sus entrenamientos en las calles del barrio y terrenos baldíos por no disponer de un sitio adecuado para practicar, escogiendo las calles durante la época lluviosa ya que los terrenos baldíos permanecían anegados y sólo podían ser usados en la época seca.

El uniforme inicial del Barcelona fue: camiseta mangas largas negras, pantalón corto blanco y medias negras, dos años más tarde el uniforme fue cambiado decidiéndose usar camiseta amarilla con rayas verticales de color rojo, pantalón y medias rojas, vestuario que ha sido cambiado por varias ocasiones manteniendo siempre el amarillo como color principal del equipo.

Su participación en los torneos nacionales ha sido destacada por lo que el mismo año de su fundación ganó el ascenso a primera división, pero su popularidad comenzó a ascender en la década de los cuarenta ganándose el cariño y esperanza de los fanáticos ecuatorianos.

El club participó durante algunos años en béisbol, box, atletismo y ciclismo, deportes a través de los cuales obtuvo varios títulos, pero en fútbol su primer campeonato de primera división lo logró recién en 1960.

Para inicios de la década de los setenta, Barcelona ya se había establecido como el equipo más popular del Ecuador habiendo ganado varios campeonatos locales pero todavía no había triunfado ampliamente en el Torneo del Club

Sudamericano, la Copa de Libertadores, donde sólo tenía una fugaz participación.

Pero esa realidad cambió cuando llegó a las semifinales de la Copa Libertadores en los años 1971, 1972, 1986 y 1987; y sin lugar a dudas el logro más importante fue el quedar en segundo puesto durante los años 1990 y 1998.

Debido a los resultados obtenidos en ese último torneo la famosa revista española de fútbol "Don Balón" ubicó a Barcelona en el número diez entre los 40 mejores clubes del mundo.

Otro de los sucesos importantes para este equipo se dio en 1987 cuando terminaron la construcción de su nuevo estadio, ubicado al oeste de la ciudad, el cual contaba con una capacidad de 55.000 asistentes y fue denominado como Estadio Monumental; sitio que en la actualidad cuenta con una capacidad de 90.000 asistentes y es llamado Estadio Monumental Banco Pichincha Isidro Romero Carbo.

En la actualidad Barcelona se ha establecido como uno de los equipos más populares del Ecuador, teniendo registrados 97.745 miembros, quienes a pesar de la falta de triunfos del equipo en los últimos años, se mantienen fieles a sus ideales.

Una de las agrupaciones de fanáticos deportivos más conocidas en el país es la de Barcelona, denominada "La Sur Oscura", y conformada por hinchas

provenientes de todo el país. Durante los partidos esta Barra Brava se localiza en el lado sur del Estadio Monumental, y es conocida por la pasión mostrada durante los partidos así como por los desmanes que se suscitan especialmente durante el Clásico del Astillero contra Emelec.

Entre sus figuras más representativas constan: Pablo Ansaldo, Luciano Macías, Vicente Lecaro, Alberto Spencer, Carlos Luis Morales, Carlos Muñoz, Carlos Alfaro Moreno, entre otros.

• **Club Sport Emelec**

Este es uno de los clubes deportivos más famosos del Ecuador, en gran parte por ser el equipo que a lo largo de su historia ha alcanzado más copas del campeonato nacional de diferentes deportes, en especial en box, natación, béisbol, básquetbol, handball, judo, ajedrez, entre otros. Fue fundado el 28 de abril de 1927 en una asamblea de empleados de la Empresa Eléctrica del Ecuador presidida por el estadounidense George Capwell, siendo en sus primeros años un club de béisbol y box.

El club se involucró en el deporte del balompié durante el Sudamericano de Fútbol de 1947, competencia que se desarrolló en Ecuador y acontecimiento por el cual este club decidió formar un equipo de fútbol que con el pasar del tiempo se convertiría en una de las instituciones del balompié más exitosas del país.

Emelec fue el primer campeón de Ecuador en 1957 y a lo largo de sus múltiples participaciones en el Campeonato Nacional de Fútbol ha demostrado un excelente nivel futbolístico, alcanzando el primer lugar del mismo en los años: 1957, 1961, 1965, 1972, 1979, 1988, 1993, 1994, 2001, 2002.

Así mismo ha tenido destacables participaciones en eventos internacionales. Ejemplos de esto fueron los ocurridos en 1995 cuando Emelec fue semi-finalista de la Copa Libertadores de América y en el 2001 cuando obtuvo el segundo lugar en la Copa Merconorte.

Siendo Emelec un equipo tan conocido debe tener una sede, y la historia de ésta empezó cuando el fundador del equipo, "el gringo Capwell" pensó que era necesario tener un estadio de béisbol propio. Por lo que en 1942 las autoridades municipales de Guayaquil donaron 4 manzanas para la construcción del primer estadio deportivo privado del Ecuador, cuya obra fue iniciada en 1943.

La sede de este equipo, también conocido como "El Bombillo", "Los Eléctricos", "El Ballet Azul" o "Los Millonarios", fue ubicada al sur de Guayaquil y es el denominado Estadio George Capwell, el cual se encuentra hasta la actualidad en la misma ubicación.

Este nuevo estadio fue inaugurado el 21 de octubre de 1945 con un partido de béisbol entre Emelec y Oriente, jugando George Capwell como catcher de su equipo. Aunque nunca se pensó que el estadio sería sede de fútbol, al poco

tiempo de su inauguración allí se llevó a cabo el primer partido de fútbol entre Emelec y el equipo manabita Todas las Estrellas.

Con el paso de los años, el estadio George Capwell se mantuvo cerrado puesto que sus instalaciones se tornaron obsoletas. El período negativo para el estadio terminó en 1991 bajo la dirección de Nassib Nehme cuando se decidió la reapertura del estadio y su posterior ampliación, teniendo como meta que en el 2008 el estadio tenga la capacidad para 45.000 espectadores.

Entre las grandes figuras que demostraron sus habilidades en el viejo y renovado estadio Capwell constan: Carlos Raffo, Eduardo García, Jorge Bolaños, Carlos Torres Garcés, Carlos Juárez, entre otros.

Como se ha tratado en este apartado, el Barrio del Astillero fue el sitio que albergó el nacimiento de dos grandes equipos de fútbol, el Barcelona y el Emelec, equipos que hasta la actualidad tienen miles de fanáticos a nivel nacional, son parte importante de la historia y pilares de la identidad guayaquileña.

Además se han convertido en íconos inigualables y un fuerte atractivo turístico potencial que debe ser estudiado a fondo por lo que se considera necesario que en el futuro se realice una tesis en base a ellos, con el fin de atraer a la ciudad miles de turistas, aprovechando y tomando como punto de partida los museos de

los equipos del astillero que serán instalados en el denominado Puerto Santa Ana ubicado al norte de la ciudad.

2.4. Aspectos culturales importantes del Barrio del Astillero de Guayaquil

El Barrio del Astillero a pesar de haber sido un lugar importante debido a su trayectoria no guarda gran cantidad de aspectos culturales ya que durante las encuestas y entrevistas realizadas sólo se logró recopilar lo siguiente (Cada aspecto cultural de los tipos de folklore serán detallados en los Anexo N° 5 y 6):

2.4.1. Folklore narrativo

- **Mitos:** Debido a la antigüedad del Barrio del Astillero, las personas que allí residen aún guardan en su memoria algunos mitos antropomórficos, en su mayoría suscitados por las noches. Entre los más recordados se tienen al Tin Tín y al Duende del Manglar. Se cuenta que la diferencia entre estos es que mientras el Tin Tín se aparecía en las casas en busca de hermosas mujeres, el Duende del Manglar habitaba en los manglares cercanos al Barrio y sólo se le aparecía a quienes por allí rondaban en las noches.

Otro mito presente en el barrio pero esta vez de tipo zoomórfico es aquel que cuenta sobre la existencia de dos animales gigantes que vivían en las riberas del río Guayas, una culebra y un lagarto.

- **Leyendas:** La mayoría de los ecuatorianos nos caracterizamos por creer en aspectos sobrenaturales y los habitantes del Barrio del Astillero no son la excepción. Por medio de la investigación se conoció que algunas de éstas son propias del lugar; y otras muy populares no sólo en la ciudad sino también en otros sitios del país, como es el caso de la Viuda del Tamarindo y la Dama Tapada.

Para los habitantes del Barrio del Astillero, éste no sólo se caracteriza por ser un lugar comercial sino también por ser el sitio escogido por ánimas en pena durante las noches. Entre estas ánimas están las del Sr. Luis Noboa Naranjo, Dr. Raúl Gómez Lince, un marino que se suicidó, el cocinero de una lancha llamado Pedro y otras apariciones.

- **Casos:** Algunos acontecimientos históricos dados en el barrio y que aún se transmiten entre las diferentes generaciones de este sector son: las competencias de yolas, el abromiquero y las galladas. Además, a inicios del siglo XX una antigua casa de madera ubicada en las calles Chile y Letamendi (acera suroeste) atemorizaba a los niños del sector.

En el barrio existían varios muelles de madera donde embarcaciones provenientes del interior llegaban a vender diferentes productos. Así mismo barcos bananeros se acoderaban en la orilla a la altura de la calle Letamendi para cargar banano.

2.4.2. Folklore social

- **Fiestas:** Al igual que todo Guayaquil en este sector se celebran dos de las fiestas más representativas en la ciudad: La Fiesta de la Armada y el Día de la Raza.

Durante las fiestas julianas anualmente la Armada del Ecuador realiza un desfile a lo largo de la Avenida Eloy Alfaro en conmemoración de la Batalla de Jambelí, 25 de Julio de 1941, desfile que cuenta con la presencia de las principales autoridades del país y atrae a decenas de guayaquileños.

Por otro lado, en el mes de octubre se realizan varios tipos de festejos para conmemorar el Día de la Raza, 12 de octubre. Hasta hace algunos años era común la realización de un Programa de Juegos Tradicionales en el Parque España, teniendo como los más representativos al palo encebado, carrera de ensacados, el huevo en la cuchara y torneo de cintas; el cual a criterio de los habitantes se ha perdido y debería ser rescatado.

En la actualidad, durante esas fechas se realizan competencias de fútbol, indor, volley, cuarenta, en especial a lo largo de la calle Cinco de Junio y en el Club Deportivo Morumbi (García Goyena y Cinco de Junio), estos equipos son conformados por moradores del barrio.

Una fiesta propia del sector fue la denominada Fiesta de las Yolas, la cual se realizaba durante el mes de septiembre por parte de los moradores amantes de este deporte.

Además de las fiestas cívicas y deportivas, en el barrio también se celebraban las fiestas religiosas. Las más festejadas fueron: Día de los Difuntos, Cristo Rey y Navidad.

- **Juegos:** A diferencia de los aspectos culturales nombrados anteriormente, este es el que mayor resultados produjo pero cabe recalcar que son los mismos juegos tradicionales que se daban en toda la ciudad y que han perdido su atractivo en la comunidad. Entre los factores influyentes en esta problemática se tiene que la mayoría de las personas reside en edificios altos, ésta es una zona comercial, altamente transitada y carece de zonas de recreación infantil.

Algunos de los juegos practicados anteriormente en el barrio fueron: Trompo, vale, bolillas, rayuela, béisbol, saltar la soga, cometa, zumbambico, la yuca y rondas. Así mismo se encontraron otros que no han perdido vigencia como son la bicicleta, patines, futbolín, cuarenta, fútbol, indor y volley.

En este capítulo se ha mostrado la significativa trayectoria de los Astilleros de Guayaquil, los cuales formaron parte importante para la economía de la ciudad. Con el paso de los años y debido al crecimiento de la urbe, los astilleros se trasladaron hacia el sur dando origen al actual Barrio del Astillero; sector que posteriormente

acogió a cientos de inmigrantes europeos quienes desarrollaron industrias que beneficiaron a toda la ciudad además de involucrarse en aspectos sociales de la comunidad de ese entonces.

Como es normal, el continuo crecimiento de la ciudad, en especial desde la segunda mitad del siglo XX, obliga en ciertos casos al reordenamiento y desplazamiento no solo de las industrias o empresas sino también de la comunidad. Este es también el caso del Barrio del Astillero del cual no solo muchas de las industrias sino también la gente que allí habitaba se vio en la necesidad de trasladarse a otros sectores de la ciudad e inclusive otras ciudades.

CAPÍTULO III

EL BARRIO DEL ASTILLERO EN LA ACTUALIDAD

Según datos obtenidos durante el último Censo de Población y Vivienda realizado en el país en noviembre de 2001 por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), el área de estudio contaba con una población aproximada de 2164 habitantes, de los cuales 997 eran hombres y 1167 eran mujeres; de este total 1542 contaban con la mayoría de edad (20).

Mientras que a través de las encuestas realizadas se determinó que de los habitantes del barrio, el 46,03% cuenta con un nivel de instrucción superior siendo este el mayor rubro, seguido por el 42,86% con educación secundaria. Así también se pudo conocer que de la población allí residente sólo el 3,17% tiene más de 76 años habitando en el barrio, mientras que el 61,90% lleva residiendo en el lugar entre 1 y 25 años.

A diferencia del siglo anterior en el que el Barrio del Astillero era considerado como un lugar industrial y de producción; en la actualidad éste se destaca por ser un lugar comercial y residencial. Además se pudo observar que el barrio se mantiene aún

influenciado por el deporte, allí se encuentra una de las propiedades de la Asociación de Remo del Guayas donde se almacenan los equipos para práctica de yolas y el Club Deportivo Morumbi, sitio famoso entre los trabajadores de los astilleros.

3.1. Tipos de negocios existentes en el Barrio del Astillero

En este apartado se mostrarán los tipos de negocios existentes en el Barrio del Astillero, de los cuales sólo serán detallados los que se han considerado los más importantes para la realización de este estudio puesto que guardan estrecha relación con el tema planteado, éstos son la Actividad Naval con sus proveedores (negocios relacionados a los astilleros) y la Planta Turística. Los tipos de negocios restantes serán detallados en el Anexo N° 7.

Además de los negocios ya mencionados, en el área a evaluar se encuentran otros tipos de negocios que brindan facilidades a la comunidad residente, a quienes laboran en el sector y a la ciudadanía en general. Estos establecimientos han sido agrupados de acuerdo a la clase de productos y/o servicios que brindan. El siguiente cuadro muestra los tipos de negocios y número de establecimientos de cada uno de ellos:

TABLA 4

Tipos de negocios en el Barrio del Astillero

Planta Turística	53
Negocios relacionados a los astilleros	45
Negocios Barriales	32
Otros	20
Papelería y derivados	9
Venta de artículos varios	8
Infraestructura Turística	7
Servicios para autos	6
Instituciones Educativas	6
Elaboración y Venta de Implementos de Vestir	5
Actividad Naval	4
Sitios de Salud	3
Centros de Servicio Técnico	3
Industrias	3
Venta de artículos de maderas	3
Total	207

Fuente: Elaboración Propia

Como se ha tratado en el capítulo anterior, la actividad naval que para los siglos XVI y XVII era considerada la más importante fue posteriormente superada por la actividad industrial en el siglo XX. Es así que en la actualidad en el área de estudio sólo funcionan 4 astilleros, 3 pequeños que se han mantenido como una herencia familiar y el último siendo el más grande e importante, ASTINAVE, es de propiedad de la Armada del Ecuador.

Según los propietarios de los varaderos la actividad en los astilleros ha disminuido paulatinamente y las construcciones de embarcaciones son cada vez más escasas. Este

tipo de negocio se mantiene en la actualidad gracias a las reparaciones de naves de pequeño y mediano calado como barcos camaroneros y pesqueros.

Según Luis Guerrero, administrador del Astillero Marianita, ubicado en la orilla del río y Bolivia, la última construcción que allí se llevó a cabo la realizó su padre en 1998 y según su opinión el decrecimiento de las construcciones se debe a la falta de dinero de los empresarios camaroneros. Esta opinión es compartida por el Sr. Héctor Huayamabe, administrador del Astillero Barcelona ubicado en la orilla y Venezuela, quien expresó que la plaga conocida como “mancha blanca” a fines de la década de los noventa afectó gravemente al sector camaronero, sus principales clientes. Pero poco a poco se están recuperando.

A causa de la escasa actividad en los astilleros, los puestos de trabajo que éstos proveían también han disminuido. En el astillero Marianita laboran a diario sólo dos personas y en el Barcelona cinco; mientras que cuando la obra es más grande y se necesita de mayor número de trabajadores éstos son contratados temporalmente, llegando a tener un máximo de treinta personas por obra.

Durante las diferentes visitas al área de estudio se pudo observar que en el Barrio del Astillero se encuentran asentados varios tipos de negocios, que van de micro a grandes empresas.

Debido a la influencia de la actividad naval, en el barrio funcionan 45 establecimientos, que expenden productos necesarios para este tipo de negocio. De éstos se tienen:

TABLA 5
Negocios relacionados a la actividad de los astilleros

Ferreterías	18
Venta de artículos para pesca	12
Repuestos automotrices y de barcos	5
Distribuidoras de acero	4
Venta de implementos de barcos	2
Venta de repuestos de equipo pesado	2
Venta de canoas	1
Venta de equipos de soldadura y gases	1
Total	45

Fuente: Elaboración Propia.

Siendo el objetivo de esta tesis el evaluar el potencial turístico del Barrio del Astillero, es importante conocer cuál es la realidad de la planta turística y la oferta actual, con la finalidad de determinar cuáles son las necesidades y aspectos a mejorar.

El siguiente cuadro muestra el tipo de establecimientos de Planta Turística encontrados en el lugar y su cantidad respectiva:

TABLA 6

Planta turística del Barrio del Astillero

Restaurantes	28
Fuentes de soda	7
Bancos	4
Farmacias	4
Hoteles	2
Agencias de viajes	2
Kioskos de comida y bebidas	2
Dispensario Médico(1) y Hospital(1)	2
Heladería	1
Parqueadero	1
Total	53

Fuente: Elaboración Propia.

3.2. Necesidades de los habitantes del Barrio del Astillero

Uno de los aspectos indispensables a tomar en cuenta durante el estudio de sitios con potencial turístico es la comunidad receptora; motivo por el que se realizaron encuestas a los moradores del barrio, sus resultados serán analizados a continuación y sus gráficos se encuentran al final del estudio, Anexo N° 9.

A través de las encuestas se conoció que uno de los grandes problemas de los habitantes del sector es la Falta de Organización Barrial puesto que el 46,03% desconoce si existe un comité que represente al barrio.

Otra de las preocupaciones del 42,86% de los moradores del Barrio del Astillero es la inseguridad, quienes a pesar de considerarlo un problema sostienen que la falta de

seguridad existente en el barrio es menor al resto de la ciudad debido a la Regeneración Urbana y a la presencia de la Armada en el sector.

Para que un lugar sea desarrollado turísticamente es necesario que toda la población cuente con servicios básicos. Según el Censo 2001, en el sector se encuentran 650 predios de los cuales sólo 574 fueron censados en esa ocasión. Del total de predios censados, 571 contaban con electricidad, 561 con red pública de alcantarillado, 571 utilizaba el servicio de recolección de basura, 566 se abastecían de agua por medio de la red pública y 455 disponía de servicio telefónico. El total de predios del sector están divididos en: 100 casas, 418 departamentos, 39 cuartos, 2 mediaguas, 1 rancho, 8 covachas y 6 otro particular.

El 17,46% del total de personas encuestadas consideró a los servicios básicos del sector como deficientes pero agregaron que gracias a la Regeneración Urbana han mejorado. Sin embargo un sector no intervenido por el Municipio es el que va a lo largo de las calles Cinco de Junio y Vivero (Pasaje 11 SE.), área que no cuenta con suficiente alumbrado público y muestra una mala imagen por la excesiva presencia de heces fecales de animales.

Como se acaba de mencionar la Regeneración Urbana ha sido un factor positivo para el barrio, en especial para los servicios básicos y ornato del sector. Sin embargo la Metrovía es considerada por algunos dueños de negocios como la causa de cierres de empresas que durante años estuvieron asentadas allí, especialmente las más grandes.

Parte de estos cierres se debieron a que éstas necesitaban un área destinada para carga y descarga de mercadería, área que con la Regeneración Urbana no podía ser utilizada.

En el sitio de estudio se encuentran 161 locales vacíos, 7 terrenos con cerramiento pero sin uso aparente y 7 edificaciones desocupadas en los que de darse algún proyecto turístico en el sector, podrían ser instalados algunos negocios relacionados con la actividad turística.

3.3. Puntos de vista sobre la posibilidad de desarrollos turísticos en el lugar

3.3.1. Comunidad receptora del Barrio del Astillero

La comunidad receptora se mostró muy interesada sobre la posibilidad de que su barrio sea convertido en un lugar turístico, el 92,06% de los encuestados estuvo de acuerdo con esta idea.

Al preguntárseles las razones por las que estarían de acuerdo en residir en un sitio turístico se obtuvieron los siguientes resultados:

TABLA 7

Razones para aceptar al turismo en el barrio

Razones	Porcentaje
Turismo traería mejora económica y afluencia de personas al sector	48,28 %
La historia del lugar es interesante y debería ser mostrada a los turistas.	20,69 %
El Turismo brindaría seguridad a los habitantes.	8,62%
Otros (Ver Anexo N° 9)	17,24 %
No sabe	20,69 %

Fuente: Elaboración Propia.

Pese a esto, la mayoría de las personas encuestadas desconocen si su barrio es actualmente visitado por turistas (66,67%). Por otro lado, según sus opiniones el Complejo Cívico Naval Jambelí, los Varaderos y el Río Guayas, y el Parque España e Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús son considerados aspectos característicos del Barrio del Astillero.

TABLA 8

Aspectos característicos del barrio

Aspectos característicos	Porcentaje de aceptación
Complejo Cívico Naval Jambelí	43,10%
Varaderos y el Río Guayas	13,79%
Parque España e Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús	13,79%

Fuente: Elaboración Propia

Otras respuestas a esta misma pregunta fueron: historia del barrio, colegios antiguos, la antigua edificación conocida como Castillo de Espronceda, áreas regeneradas, entre otras.

Otro de los objetivos de la encuesta fue conocer el nivel de interés de los habitantes del sector por constituir una microempresa que brinde servicios turísticos, sobre esto se obtuvo como resultado que el 65,52% estaría dispuesto a invertir en un negocio.

De las opciones de negocio planteadas las que mayor acogida tuvieron fueron las correspondientes a alimentos y bebidas, de éstas se destacaron los restaurantes con una aceptación del 52,63%, seguido por las fuentes de soda con 31,58% y cafeterías con 26,32%.

Otras de las opciones de negocios en las que los encuestados mostraron interés fueron: cyber y cabinas con 21,05%, mini market 21,05% transportación de turistas 15,79% y venta de Artesanías 15,79%.

3.3.2. Autoridades responsables del desarrollo turístico en la región

Aspecto también importante en esta investigación es conocer el punto de vista sobre este tema por parte de los organismos responsables del desarrollo turístico en la ciudad, razón por la cual se entrevistó a los directivos de la Subsecretaría de Turismo del Litoral, Dirección Municipal de Turismo y Cámara Provincial de Turismo del Guayas (CAPTUR-G).

En la entrevista realizada al Sr. Joseph Garzozzi, Director de Turismo de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, expresó que el Barrio del Astillero, “si se lo sabe trabajar” tiene potencial turístico por la significación que éste tiene en razón de su vinculación en primer lugar al deporte.

Además recalcó que en el área de estudio hay una serie de aspectos a tomar en cuenta, aspectos tales como: la generación eléctrica con la primera planta, los grandes depósitos de madera y los astilleros. A su vez señaló la posibilidad de crear un entorno turístico considerando que este es un atractivo histórico-cultural; y tomando en cuenta que el atractivo no originaría turismo masivo se debería segmentar bien el mercado.

Algo importante a resaltar es el constante apoyo que brinda la Municipalidad de Guayaquil a este tipo de proyectos así como la serie de iniciativas para recorrer Guayaquil y sus barrios a pie. Razón por la cual el Sr. Joseph Garzozzi aseguró que una vez diseñado el producto turístico Barrio del Astillero sólo se lo deberá incluir a los actuales planes turísticos realizados por la Municipalidad.

Opinión similar fue la expresada por el Presidente de la Cámara Provincial de Turismo del Guayas, Ing. José Carrión quien resaltó la riqueza de la historia y de los aspectos culturales del país y de los astilleros de la ciudad tomando en cuenta que nuestros valores históricos representan atracciones para cualquier visitante y para los guayaquileños.

A su vez enfatizó la necesidad de resaltar el papel que tuvo la ciudad durante el período colonial como el aspecto más importante del tema planteado por su valor histórico en la región y en el continente. Así mismo recomendó que la historia de los astilleros sea difundida entre los ciudadanos para posteriormente empaquetarla y ofrecerla al mercado como un valor agregado del destino.

Por otra parte, el Arq. Esteban Delgado, Subsecretario de Turismo del Litoral, sostuvo que una de las fortalezas es que la tradición del Barrio del Astillero está fijada en la memoria de la gente, pero igualmente se necesita de mucha inversión para este tipo de proyectos. Adicionalmente recomendó la necesidad de crear un atractivo fuerte relacionado con la tradición del astillero y su historia, el cual genere en las personas una motivación para visitar dicho sector.

Para poder identificar el atractivo más importante en el lugar se debe plantear la siguiente pregunta: ¿Qué me va a motivar a mí a trasladarme del lugar en donde estoy para visitar este sitio? Además resaltó la presencia de casas de principios de siglo y fábricas tradicionales en el sitio.

A su vez reiteró la necesidad de capacitación y concienciación de las personas que directa o indirectamente serán parte de la actividad turística., así como reforzar la identidad guayaquileña en quienes participen y no participen del turismo en el barrio.

Si en el futuro se planease convertir al Barrio del Astillero en un sitio turístico, es imprescindible conocer de qué manera las entidades turísticas podrían apoyar a la realización de este tipo de proyectos.

A opinión del Subsecretario de Turismo el apoyo más fuerte tendría que brindarlo la Dirección de Turismo del Municipio y el Municipio de Guayaquil en sí, porque es un municipio descentralizado. Según el Director Municipal de Turismo, la Municipalidad de Guayaquil daría el apoyo en dos aspectos fundamentales: la Dirección Municipal de Turismo se encargaría de la difusión y promoción del lugar; mientras que la Dirección de Acción Social y Educación (DASE) estaría encargada de la asistencia y capacitación a la comunidad receptora.

No se señaló quiénes serían los encargados de brindar apoyo económico para los trabajos de investigación, mejoramiento y transformación urbana en la zona (creación de atractivos turísticos en el lugar, readecuación de los astilleros, etc.) pero se cree que el Municipio de Guayaquil invertiría en ésto debido al constante apoyo brindado en la Regeneración Urbana como es el caso de las Escalinatas Diego Noboa y Arteta en el Cerro Santa Ana, por medio de la Fundación Municipal Guayaquil Siglo XXI.

Otro valioso aporte sería el ofrecido por la Cámara Provincial de Turismo del Guayas, entidad que a criterio de su presidente, apoya institucionalmente todo lo que suponga agregar valor técnico y profesionalismo a la actividad turística;

además hay que recordar que toda persona jurídica que realice actividades turísticas está obligada a agremiarse a la Cámara de Turismo de su provincia. El papel de la Cámara sería el convertirse en facilitador, ser quien brinda orientación, capacitación y asesoría a los futuros inversionistas.

El sector gubernamental también estaría dispuesto a ayudar al desarrollo turístico en la ciudad a pesar de ser Guayaquil un municipio descentralizado. El principal ámbito de trabajo de la Subsecretaría de Turismo sería el apoyo a microempresarios mediante el Programa "Turismo para Todos" el cual consiste en la realización de un Plan de Negocios y capacitación con una duración aproximada de cuatro meses y posteriormente el acceder a un préstamo "555" por parte del Banco de Fomento.

Como se ha mostrado en este capítulo, en la actualidad el Barrio del Astillero mantiene aunque en menor relevancia a la actividad naval y venta de suministros para la reparación de embarcaciones. Además hay que resaltar el desarrollo de otras actividades comerciales tanto de pequeñas como medianas empresas, algunas de las cuales forman parte de la Planta Turística.

Es algo muy positivo conocer la aceptación y recomendaciones por parte de la *Comunidad Receptora y Directivos de las Entidades Turísticas de la región sobre la posibilidad de convertir al Barrio del Astillero en un atractivo cultural de la ciudad* teniendo para ellos como la mayor trascendencia a la historia de la actividad naval en la ciudad.

CAPÍTULO IV

PROPUESTAS PARA EL BARRIO DEL ASTILLERO Y SU RESPECTIVA EVALUACIÓN

En este capítulo, primero se identificará a los atractivos turísticos que podrían ser tomados en cuenta al momento de desarrollar turísticamente el Barrio del Astillero; después se realizará un Análisis F.O.D.A. del área de estudio para poder de esta manera proponer alternativas de negocios, atractivos y actividades turísticas y finalmente se analizarán los posibles impactos que podrían presentarse en el barrio a causa de esta nueva actividad económica.

Algo importante a recalcar es que se considera a esta parte del estudio como una base para desarrollar turísticamente al Barrio del Astillero ya que a partir de estas propuestas se podrían derivar nuevas ideas que enriquecerán la oferta turística del sitio.

4.1. Identificación de los atractivos turísticos en el Barrio del Astillero

Por medio de la elaboración de fichas de Inventario de Atractivos Turísticos se procederá a categorizar y describir los atractivos presentes en el Barrio del Astillero en base a los cuales se crearán posteriormente las actividades y negocios en el área de estudio.

Las fichas de inventario que se muestran en el Anexo # 10 fueron realizadas por los autores de esta tesis, siguiendo el modelo utilizado por el Ministerio de Turismo del Ecuador. La primera Ficha de Inventario de Atractivos Turísticos será la más extensa puesto que se toma en cuenta al Barrio del Astillero como una sola atracción y al ser los centros urbanos más cercanos al atractivo, altura, temperatura, precipitación, vías de acceso y medios de transporte igual para todos los atractivos que se encuentran dentro del barrio, sólo se los ha mencionado en esta primera ficha.

A continuación se encuentra una tabla que muestra brevemente los atractivos que se encuentran en el Área de estudio, junto a su respectiva Categoría y Tipo de Atractivo Turístico.

TABLA 9

Atractivos turísticos del barrio

Atractivo Turístico	Categoría	Tipo	
<p data-bbox="321 491 763 522">Unidad Educativa de La Providencia</p>  <p data-bbox="321 737 763 768">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>	Manifestaciones culturales	Históricas	
<p data-bbox="388 800 698 831">Colegio de la Inmaculada</p>  <p data-bbox="321 1043 763 1075">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>			Arquitectura Religiosa
<p data-bbox="404 1108 682 1140">Castillo de Espronceda</p>  <p data-bbox="321 1373 763 1404">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>			
<p data-bbox="321 1442 763 1474">Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús</p>  <p data-bbox="321 1686 763 1717">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>			

Atractivo Turístico	Categoría	Tipo		
<p data-bbox="402 344 651 380">Varadero Barcelona</p>  <p data-bbox="302 611 760 646">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>	<p data-bbox="883 604 922 1520">M a n i f e s t a c i o n e s c u l t u r a l e s</p>	<p data-bbox="1117 365 1166 1780">R e a l i z a c i o n e s T é c n i c a s , C i e n t í f i c a s y A r t í s t i c a s C o n t e m p o r á n e a s</p>		
<p data-bbox="435 690 626 726">Parque España</p>  <p data-bbox="302 974 760 1010">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>				
<p data-bbox="318 1052 743 1087">Fábrica de confites "La Universal"</p>  <p data-bbox="302 1352 760 1388">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>				
<p data-bbox="370 1425 691 1461">Varadero Santo Domingo</p>  <p data-bbox="302 1724 760 1759">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>				

Atractivo Turístico	Categoría	Tipo
<p data-bbox="505 327 727 352">Varadero Marianita</p>  <p data-bbox="415 541 821 569">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>	<p data-bbox="938 491 971 1167" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: mixed;">Manifestaciones culturales</p>	<p data-bbox="1159 365 1192 1373" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: mixed;">Realizaciones Técnicas, Científicas y Artísticas Contemporáneas</p>
<p data-bbox="548 590 683 615">ASTINAVE</p>  <p data-bbox="415 779 821 806">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>		
<p data-bbox="448 831 792 856">Complejo Cénico Naval Jambelí</p>  <p data-bbox="415 1045 821 1073">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>		
<p data-bbox="431 1094 808 1119">Taller de Escultura de Emilio Soro</p>  <p data-bbox="415 1360 821 1388">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>		
<p data-bbox="553 1394 683 1419">Río Guavas</p>  <p data-bbox="415 1545 821 1572">Autor: Magaly Castro, Diciembre 2007</p>	<p data-bbox="911 1457 976 1562" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: mixed;">Sitios Naturales</p>	<p data-bbox="1179 1472 1211 1524" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: mixed;">Ríos</p>

Fuente: Elaboración Propia

4.2. Análisis F.O.D.A. del Barrio del Astillero como atractivo turístico

Para poder evaluar el potencial turístico de un sitio, es necesario realizar un análisis F.O.D.A. para conocer cuáles son los aspectos que se deben mejorar y cuáles deben ser potenciados con la finalidad de adquirir una ventaja competitiva y así desarrollar productos turísticos de calidad.

Al evaluar el área de estudio se pudo concluir lo siguiente:

FORTALEZAS

- La mayoría de la población cuenta con servicios básicos
- Gran parte de la zona posee un atractivo ornato
- Dispone de buen servicio de transporte público
- Posee atractivos turísticos potenciales
- Tiene Conexión con el centro de la ciudad
- Cuenta con Seguridad
- Existe Interés de la comunidad receptora sobre desarrollos turísticos en el sector
- Existen 161 locales comerciales disponibles para apertura de nuevos negocios
- La mayoría de la población cuenta con estudios superiores o secundarios

OPORTUNIDADES

- Interés de las autoridades municipales en posicionar a Guayaquil como un destino turístico
- Interés de la Municipalidad para crear circuitos turísticos a pie en los barrios de la ciudad
- Existe apoyo de las autoridades gubernamentales para otorgar créditos a microempresarios
- Se cuenta con entidades que brinden capacitación a los futuros microempresarios
- El número de visitantes de Guayaquil aumenta constantemente



DEBILIDADES

- La actividad de los astilleros ha decaído en los últimos años y en la actualidad sólo existen 4
- La tecnología ha reemplazado al mecanismo de trabajo artesanal en los astilleros
- No se ha conservado los estilos arquitectónicos característicos del barrio durante el siglo XX
- No existe gran cantidad de vestigios de sitios históricos
- Falta de restauración y mejoramiento de las instalaciones de algunos posibles atractivos (Castillo de Espronceda, Astilleros, Ex-edificación de Pepsi-Cola, etc.)
- Se ha perdido la mayoría de las actividades y aspectos característicos del barrio (industrias tradicionales, astilleros, aserraderos)
- Planta turística no especializada
- Falta de organización barrial
- La creación de la Metrovía dificulta el desarrollo de negocios por la prohibición de parqueo a lo largo de las calles Eloy Alfaro y Chile, donde se encuentran la mayoría de establecimientos
- Las calles Eloy Alfaro y Chile tienen un alto nivel de tránsito

AMENAZAS

- Cambio de autoridades municipales y descuido de las obras existentes
- A causa de las regulaciones municipales los astilleros de la zona sean reubicados
- El desarrollo de actividades náuticas (yolas) en el Estero Salado podría aminorar el potencial turístico de las yolas en el Barrio del Astillero

4.3. Propuestas de nuevos negocios turísticos en el Barrio del Astillero

A continuación se detallarán las propuestas de negocios que se consideran adecuadas para el desarrollo de la actividad turística en el Barrio del Astillero. Algunos de estos negocios estarán ubicados en lugares recomendados tomando en cuenta la dimensión de las instalaciones o terrenos existentes, mientras que los

restantes podrían ser apostados en los diferentes locales comerciales desocupados del área de estudio.

Venta de Artesanías: En la actualidad, Guayaquil es una ciudad que posee una oferta limitada de souvenirs. Lo que se encuentra con más facilidad en nuestros mercados artesanales son artesanías provenientes de otras regiones del Ecuador, y los productos guayaquileños que se ofrecen sólo están basados en ciertas atracciones del centro de la ciudad como Malecón 2000, Avenida Nueve de Octubre y Cerro Santa Ana.

Por esta razón es necesario diversificar la oferta de souvenirs tomando en cuenta que el Barrio del Astillero posee varios aspectos culturales que pueden ser transformados en “recuerdos” como por ejemplo: los astilleros del sector, la influencia de colonias extranjeras en el barrio, los equipos de fútbol Barcelona y Emelec, Sara Chacón, etc.

Basándose en eso se podrían crear embarcaciones a escala, similares a las construidas en la época colonial y actual, y serían elaboradas en balsa u otro tipo de madera. Adicionalmente se propone la elaboración de camisetas, llaveros, tapices, adornos de mesa, plumas, etc. donde se muestre la importancia que tuvo este barrio guayaquileño.

Hotel: Tomando en cuenta que en el área de estudio únicamente se dispone de dos pequeños hoteles, de los cuales sólo uno cuenta con buenas instalaciones, se considera oportuno que la antigua Planta Embotelladora de Pepsi Cola (Eloy Alfaro y

Camilo Destruge) sea convertida en un hotel que mantenga la fachada por ser uno de los pocos inmuebles industriales que aún se encuentran en el barrio.

Uno de los puntos interesantes de este hotel podría ser un lobby temático acerca de las diferentes industrias de gaseosas ubicadas en el antiguo Barrio del Astillero (Capítulo 2).

Restaurantes: Sería interesante resaltar en el barrio la gastronomía costeña, en especial los mariscos debido a que dentro del área de estudio se expenden cangrejos, producto muy apreciado entre los guayaquileños. Otro tipo de gastronomía a resaltar sería la italiana en remembranza de su influencia a inicios del siglo XX.

Se sugiere la creación de un patio de comida para mariscos donde se expendan este tipo de productos; el mismo que podría estar ubicado en uno de los actuales terrenos del IEES (Eloy Alfaro, San Martín, Orilla y Argentina). La comida italiana se puede ofrecer a través de restaurantes independientes.

Un aspecto importante a tomar en cuenta debe ser el precio de los platos, considerando que los principales clientes de estos negocios serían la comunidad local, habitantes de la ciudad en general y turistas nacionales. De este modo se marcaría la diferencia con la oferta actual que se caracteriza por tener precios altos (marisquerías del Malecón del Salado, Signori, Trattoria de Enrico, entre otros).

Cafeterías: Una de las temáticas de las cafeterías a ser creadas podría basarse en la elaboración de productos de chocolate tomando en cuenta que en el área de estudio fueron instaladas varias empresas de confites a inicios del siglo anterior.

Venta de flores y verduras orgánicas: Una de las cosas más recordadas en el barrio fueron los conocidos jardines Español, María y Violeta. Por este motivo, se propone adecuar la edificación de una ex – empacadora de camarón ubicada en la Orilla del Río Guayas y Letamendi para desarrollar allí un huerto orgánico donde se cultive y expendan flores propias de la región incluyendo a aquellas que se encontraban en los recordados jardines (capítulo 2), plantas medicinales, legumbres, etc.

Este tipo de negocio podría ser combinado con la venta de bonsáis de los principales árboles maderables utilizados para construir embarcaciones; antes de invertir en este negocio se debe realizar un exhaustivo estudio de mercado debido a que este producto es caro.

Se recomienda que la edificación tenga un diseño arquitectónico contemporáneo que llame la atención y aprovechando que esta edificación tiene vista al río se plantea instalar una cafetería temática utilizando las plantas ornamentales allí cultivadas donde se pueda degustar aguas aromáticas con hierbas del huerto, cafés y jugos naturales acompañados de piqueos ligeros como hayacas, humitas, tamales, pan integral, variedad de quesos, ensaladas, etc.

Venta de antigüedades: Por ser un sitio histórico podrían crearse establecimientos donde se vendan artículos antiguos para las personas que gusten adquirirlos, similares al Viejo Almacén (ubicado en la calle Rocafuerte).

4.4. Propuestas de nuevos atractivos y actividades turísticas a realizar en el Barrio del Astillero

Para que un sitio pueda captar el interés de los visitantes debe poseer variedad de atractivos. Entre los que podrían ser creados en el sitio tenemos:

Plaza de los Reales Astilleros de Guayaquil: El sitio escogido para la edificación de esta plaza sería los actuales predios del IESS ubicados entre las calles Eloy Alfaro, Orilla del Río Guayas, San Martín y Argentina cuya área es de 8100 m². aproximadamente (Ver su diseño en el Anexo N° 11).

En este lugar se encontraría un monumento en conmemoración al papel fundamental que tuvieron los astilleros durante la colonia. Esta representación tendría una dimensión donde fácilmente se observe las características de una embarcación de la época, las instalaciones de los antiguos varaderos, los carpinteros navales junto a sus herramientas, entre otros.

Allí se debería destacar los apellidos más comunes entre los trabajadores de los astilleros, familias que por varias generaciones se dedicaron a construir o reparar naves en la ciudad.

Dentro de esta plaza también se encontraría el Patio de Comidas de Mariscos donde se establecerán los diferentes restaurantes de este tipo propuestos anteriormente, además se dispondría de área de parqueo, plazoleta, escenario y mirador a orillas del río Guayas.

Monumento a la “Batería de las Cruces”: Sería importante rememorar la Batería de las Cruces, ubicado durante el siglo XIX dentro del actual Barrio del Astillero; debido a que fue uno de los baluartes defensivos más importantes de la ciudad por lo cual se lo edificaría en la intersección de Orilla del Río Guayas y Portete de Tarqui.

Museo del Guayaquil que se fue: Muchas de las denominadas estampas porteñas se llevaron a cabo en varios sitios de la ciudad incluyendo al Barrio del Astillero. Este museo podría ser instalado en el inmueble patrimonial “Castillo de Espronceda” ya que además de convertirse en una atracción también ayudaría a la recuperación de este llamativo inmueble.

Dentro de este museo se destacarían los personajes y oficios del Guayaquil de antaño, los aspectos culturales mostrados dentro del capítulo 2 y el papel importante de los inmigrantes en el desarrollo de Guayaquil.

Si el proyecto se llevara a cabo, sería recomendable contar con la participación de la historiadora guayaquileña Jenny Estrada no sólo por sus amplios conocimientos sino también por residir en el barrio desde su nacimiento y tener experiencia en la creación del Museo de la Música situado en el Puerto Santa Ana.

Astilleros: Siendo los astilleros uno de los principales atractivos de esta investigación sería necesario dotar de facilidades a las instalaciones de los varaderos para recibir la visita de personas interesadas en este tema; aprovechando que sus propietarios están dispuestos a atender a los turistas y guiarlos en el sitio.

Se recomienda que cada uno de los tres pequeños astilleros adopte una temática diferente para así evitar que la visita se torne aburrida por la repetición de los recursos y de esta manera captar la atención de los visitantes. En una de las paredes de cada astillero se deberá crear un mural similar a los existentes bajo los pasos a desnivel de la ciudad referente al tema escogido, el cual será un apoyo visual al momento de la explicación por parte de los trabajadores de los astilleros.

El tema escogido para el Varadero Barcelona es la historia de los astilleros de la ciudad. En este mural debería mostrarse la importancia que tuvo esta actividad durante la época colonial así como los árboles maderables utilizados para la construcción de las embarcaciones de la Armada Española, entre otros aspectos.

En el siguiente varadero, Santo Domingo, se puede mostrar algunas de las creencias mundiales en la actividad naval por parte de marineros, pescadores, carpinteros de ribera, etc. tanto religiosas como paganas, antiguas y actuales (Ver Anexo N° 12). Para el Varadero Marianita se plantea mostrar los diferentes tipos de embarcaciones utilizados en el mundo como buques, fragatas, galeones etc. (Ver Anexo N° 13).

Lanchas desde Durán al Barrio del Astillero: La mayoría de las personas que visitarían el Barrio del Astillero serían los residentes de Guayaquil y Durán. Por esta razón se plantea la iniciativa de dotar un nuevo servicio de transporte a los habitantes de los lugares antes mencionados, de ese modo no sólo se podría incrementar el número de visitantes al barrio sino que también serviría como una nueva alternativa de transporte para quienes así lo requieran. Adicionalmente este servicio podría convertirse en un medio recreativo para quienes visiten el Barrio del Astillero.

Lo que se propone es restablecer el servicio continuo de transportación de pasajeros en lancha desde el antiguo muelle de Durán, en las antiguas instalaciones ferroviarias, pero ahora hacia un muelle a ubicarse en la orilla del Río Guayas a la altura de la calle Letamendi, calle en la que también se encontraría el Huerto Orgánico.

Señalética de las calles: Otro aspecto llamativo en el barrio son los nombres de sus calles. Muchas de las denominaciones se dieron en honor a personajes ilustres y otras a sitios geográficos como naciones o provincias. Sería importante que en las intersecciones de las calles se colocaran placas donde se explique brevemente sobre los personajes o sitios que dan nombre a las calles del lugar. Además se debería destacar los nombres antiguos que tuvieron algunas vías del barrio, por lo cual sería preciso que las calles en su señalización llevaran también su antigua denominación (Ver Anexo N° 14).

Aparte de los atractivos turísticos permanentes, en el Barrio del Astillero se podrían desarrollar eventos programados para concitar el interés de las personas en determinadas fechas.

Festival de las Yolas: Este festival podría ser rescatado. Según algunos moradores de la zona, hace mucho tiempo, en el mes de septiembre se desarrollaba el conocido y recordado Festival de las Yolas. En este evento destacados deportistas, algunos residentes del barrio, competían y demostraban sus habilidades en este deporte tan tradicional en el sector.

Fiestas religiosas: Muchas de las fiestas religiosas eran celebradas por los moradores del lugar para lo cual eran organizados varios festejos a cargo de la comunidad. Durante Domingo de Ramos se puede retomar la costumbre de realizar procesiones a lo largo de las principales calles del barrio teniendo como punto de partida la Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús.

Además se pueden organizar concursos de balcones engalanados y la elección del pesebre más atractivo durante las festividades de Cristo Rey y Navidad, respectivamente.

Día de la Raza: Sin duda alguna ésta es la festividad más recordada entre la comunidad. Anteriormente en este lugar se realizaba un festival de juegos tradicionales dentro del Parque España, celebración que debería ser retomada como un medio de fortalecimiento de identidad barrial.

Festival para rescatar los oficios tradicionales de Guayaquil: Se podría celebrar durante varios domingos un festival de teatro para rescatar algunos de los oficios tradicionales como los afiladores de cuchillos, vendedores de dulces y canguiles, etc. El lugar recomendado para desarrollar este festival sería el Complejo Cívico Naval Jambelí por ser un espacio público de gran extensión.

Además se debe resaltar la necesidad de que se continúe con el tradicional Desfile del 25 de Julio y Casa Abierta organizada anualmente por la Armada del Ecuador.

Actualmente en la zona existen algunos sitios que podrían ser visitados por grupos de personas bajo previa cita y/o a través de operadores turísticos, por lo cual a continuación se detallarán las actividades recomendadas en el barrio.

Recorrido por las instalaciones de ASTINAVE: ASTINAVE es una empresa que cuenta con amplias instalaciones ubicadas al sur de la ciudad dentro del Barrio del Astillero y se rige bajo la certificación de calidad ISO 9000 desde 1996. Un aspecto fundamental para realizar una visita es la amabilidad, algo que se evidenció en cada miembro de esta entidad durante nuestro recorrido.

Esta importante empresa cuenta con una amplia infraestructura y brinda servicio al sector industrial y naviero en sus talleres de: torno-metalmecánica, fundición, combustión interna (motores), electricidad-refrigeración, gasfitería, carpintería y soldadura.

El recorrido comenzaría en el **taller de carpintería** donde se diseñan y realizan modelos de piezas mecánicas en madera que luego serán llevadas al taller de fundición para hacerla en metal como turbinas, hélices y demás piezas pertenecientes al sistema de propulsión de las embarcaciones, las mismas que dependiendo de su complejidad pueden tomar hasta 15 días en su elaboración.

Además se realizan los denominados mamparos o decoración de las paredes internas de la nave y encaretados o elaboración de la cubierta. Los tipos de madera más utilizados en este taller son: cedro, chanul, roble, laurel, Fernán Sánchez, entre otras.

Como siguiente parada estaría el **Varadero # 1**, taller construido en 1954 bajo la presidencia del Dr. José María Velasco Ibarra, allí se varan todas las embarcaciones sean particulares o de la Armada Nacional como por ejemplo: remolcadores, corbetas, lanchas misileras, fragatas, entre otras. Su capacidad puede albergar al mismo tiempo 3 o 4 embarcaciones de mediano calado para su reparación.

En el varadero se encuentra una plataforma. Para que una embarcación pueda subir a ella se tiene que bajar la plataforma en momentos de marea baja para que una vez en marea alta ésta quede cubierta y los buques entren y sean subidos por medio de un motor conocido como Winche.

Luego se visitaría el **Taller de Tornos**, sitio donde laboran aproximadamente 8 trabajadores y se dispone de modernos equipos como varios tipos de tornos alemán, vertical, americano así como fresadora, mandiladora, etc.

En este taller se verifican y corrigen las deflexiones de los ejes, se elaboran y rectifican válvulas, tuercas, pernos; se confeccionan y corrigen canales y toda clase de obras en torno.

Posteriormente se accedería al **Taller de Electricidad**, sitio donde se brinda mantenimiento al sistema eléctrico de las embarcaciones como generadores, transformadores, tablero de control, tableros de mando, tablero de transferencia, sistema de radares, etc.

Otra de las áreas a visitar en ASTINAVE sería el **Taller de Motores** donde se reparan todos los motores de los buques en lo que se refiere al sistema de propulsión y motores de combustión interna como máquinas, generadores, bombas, cabrestantes, entre otros.

Enseguida se podría visitar el **Taller de Gasfitería o Tubería** donde se reparan, construyen válvulas, tuberías, cheques de compuertas; o se realizan obras de soldadura de plata, acero inoxidable o hierro.

El siguiente sitio a visitar sería el **Taller de metalmecánica** que es parte del taller de torno donde se realiza el balanceo dinámico y el balanceo estático de las hélices. En muchas ocasiones en el trayecto del recorrido de un buque, éste puede sufrir golpes, torceduras e inclusive perder sus hélices.

Si el problema de las naves son sus hélices, al llegar a ASTINAVE, las hélices pasan al taller de soldadura donde le hacen las reparaciones necesarias y luego al taller de

metalmecánica donde por medio del balanceador dinámico se determina si la hélice tiene el peso repartido proporcionalmente. El balanceador dinámico es un equipo electrónico que indica con exactitud qué aspa tiene el mayor peso para posteriormente sacar su excedente.

El penúltimo taller a visitar sería el **Taller de Soldadura** donde se construyen tuberías grandes, se hacen cortes de planchaje, doblados de planchaje, etc. Allí se encuentran la sisaya, prensa dobladora, dobladora de plancha y demás equipos necesarios para dicha actividad.

Al finalizar el recorrido se visitaría el **Taller de Fundición** donde las piezas construidas en madera en el taller de carpintería son fundidas en hierro, bronce, aluminio, zinc electrolítico y algunas aleaciones. En ese taller se cuenta con diferentes tipos de hornos a diesel y carbón coque. Allí están los hornos basculante, estacionario y cubilote; cada uno con diferentes capacidades y utilizados dependiendo del tipo de pieza a elaborar.

La fundición de las piezas tiene un tiempo promedio de dos horas y un tiempo de enfriamiento a la intemperie de 3 a 4 horas dependiendo del tipo de material y tamaño. Una vez terminada, la pieza es llevada al taller de torno para darle la forma perfecta y luego instalarla. Algunas de las piezas elaboradas en este taller son: bocines, chapas, turbinas, hélices, manubrios, campanas, guía cabos, etc.

Recorrido por La Universal: Aunque en diversas ocasiones se trató de conseguir un permiso para realizar un recorrido por las instalaciones de esta empresa, por diversos motivos, esto no fue posible. Las razones expuestas acerca de la negativa a la petición de visita fueron: encontrarse en temporada alta de producción, preparación del lanzamiento de nuevos productos, y posteriormente la prohibición para visitar su área de producción.

Sin embargo, se cree que de darse el desarrollo turístico en el Barrio del Astillero a cargo de alguna o varias entidades importantes como la M. I. Municipalidad de Guayaquil, universidades u otras, los directivos de esta tradicional empresa podrían mostrarse interesados en la actividad turística.

Por esta razón y por ser La Universal uno de los atractivos potenciales del barrio, se consideró necesario conocer cuán atractivo podría ser el proceso de elaboración de chocolates, por lo que se investigó en los informes de prácticas del Programa de Tecnología en Alimentos (PROTAL- ESPOL). Dichos pasos junto a un diagrama que facilitará su comprensión se encuentran a continuación:

Según Paúl Castro, el primer paso en la producción de chocolates es recibir los sacos de cacao (peso promedio de 745 kg. cada uno) de los proveedores, pesarlo y posteriormente almacenarlo en bodegas hasta el momento de elaborar el producto.

A partir de ese momento el cacao es depurado y seleccionado, debiendo pasar por diferentes equipos tales como: el silo a nivel del piso, una tolva elevada, dos zarandas

que separan el cacao de otros objetos (la primera de pepas pequeñas de cacao, palos grandes y piedras, mientras que la segunda del polvo, tierra, granza y el cacao quebrado). Así también debe pasar a través de un imán electromagnético que retiene posibles metales presentes y finalmente por un flujo de aire que separa partículas más livianas como plumas, hojas, palos, etc.

Una vez que los granos están totalmente limpios se los transporta a una tostadora donde permanecerán entre 7 y 10 minutos bajo una temperatura de 140 °C e inmediatamente son pasados a la descascarilladora donde permanecerán de 30 a 40 minutos, esta máquina impacta los granos contra las paredes de la tolva, quebrándolos y descascarillándolos al mismo tiempo.

Las partículas de cacao o nibs caen a un grupo de 6 tamices de diferentes diámetros cada uno y a su vez son separadas de las cascarillas mediante un flujo de aire. Después del tamizado, por medio de un tornillo sin fin y el uso de canguilones, los nibs son transportados hacia un silo donde serán almacenados hasta la siguiente etapa. El siguiente paso es la pre-molienda donde con la ayuda del pre-molino, equipo con varios discos que giran de manera opuesta, los nibs son triturados dando lugar a una pasta de cacao grueso, también conocido como licor de cacao grueso. La siguiente etapa de este licor compuesto por pequeñas partículas sólidas y manteca es la molienda, donde el licor pasará por 2 molinos más, el Draiss y el Caotech, para obtener un licor más fino.

El licor molido pasa a los tanques de esterilización que cuentan con una camisa (especie de baño de maría) por donde circula aceite térmico que eleva su temperatura hasta 113 °C., y allí es mantenido por 15 horas. Una vez liberado el licor esterilizado, éste pasa a unos tanques de almacenamiento llamados GDO para su homogenización, allí la manteca y las partículas sólidas de cacao forman una sola estructura, se pesa la cantidad exacta de licor a prensar y se mantiene su temperatura.

Luego a través de una bomba se transporta el licor caliente a la prensa que posee 12 compartimientos con filtros de mallas metálicas, allí se comprime el licor para poder extraer la manteca de cacao y en las mallas queda retenida la torta de cacao. Por cada tanque se hacen 53 prensadas y cada prensada dura de 22 a 24 minutos en promedio.

Al final del prensado se obtiene dos sub-productos, la manteca y la torta, posteriormente cada uno sigue líneas diferentes. La manteca de cacao es empleada en la elaboración de barras de chocolate y bombones, mientras que la torta (parte sólida que proviene del licor de cacao) se la usa para la elaboración de la cocoa.

A continuación se detallan los procesos que se llevan a cabo con la torta y la manteca, respectivamente:

Una vez que la torta de cacao cae de la prensa es llevada al quebrantador de martillos para que ésta sea reducida en trozos pequeños para luego ser pulverizada en un equipo con discos y pines que giran en direcciones contrarias. El polvo obtenido se

coloca en una funda de polietileno recubierta con otra de papel kraft para luego ser cosidas y llevadas a las bodegas hasta su posterior distribución.

En lo que respecta a la manteca extraída durante el prensado, ésta es dirigida hacia unas balanzas donde se controla su peso para determinar el rendimiento, además de controlar el número de kilos de la manteca que es enviada por tuberías con presión hasta los tanques de decantación.

La manteca que llega a los decantadores es mantenida en reposo para que las partículas residuales de torta que atravesaron las mallas durante el prensado se precipiten y faciliten su separación, paso que tarda 12 horas.

El producto clarificado es conducido a la temperadora, para bajar su temperatura de 60 – 65 °C a 22 °C, temperatura que deberá ser mantenida para garantizar que el producto cristalizado no se fusione durante el almacenamiento.

La siguiente acción es el envasado. La manteca sale por la llave de descarga de la temperadora y es envasada en cajas de cartón corrugado que llevan por dentro una funda de polietileno que no permite el paso de la humedad hacia el producto. Los cartones permanecen abiertos a temperatura ambiente de 5 a 6 minutos hasta una cristalización superficial de la manteca.

Una vez almacenado en condiciones óptimas de temperatura, la cristalización completa toma de 4 a 5 días, la funda es cerrada, los cartones sellados con cinta de embalaje y almacenados hasta ser usados en la elaboración del producto final (21).

Luego de la explicación del proceso para la obtención los sub-productos, es necesario conocer el siguiente paso de estos en la chocolatería.

Según Diana Villacís, para elaborar los productos finales de la chocolatería son necesarios 9 pasos. El primero de ellos es el mezclado que dura 25 minutos, una vez pesado todos los ingredientes del producto a elaborar se procede a incorporarlos en el mezclador.

Algunos ingredientes como la leche en polvo, azúcar o polvo de cacao son ingresados manualmente a una tolva que los conducirá al mezclador mientras que otros como la manteca y el licor de cacao son conducidos desde el tanque de almacenamiento por medio de tuberías. El objetivo del mezclado es obtener una masa homogénea.

La mezcla obtenida es conducida hasta el refinador para ser transformada en polvo que será conducido hasta unas conchas provistas de trompos agitadores y mezcladores donde se adicionan otros ingredientes como vainillina y lecitina. En esta etapa que tiene una duración de 12 horas se obtiene el sabor adecuado, se mejora el aroma y se suaviza la masa. Posteriormente la mezcla es conducida por tuberías hasta unos tanques de almacenamiento que disminuirán la temperatura de 50 °C. a 30 °C., luego se da la apariencia deseada a la masa y se asegura la larga vida del producto.

Luego del temperado, la masa es transportada a través de tuberías hasta el sistema de llenador, donde se deja caer una cantidad adecuada de chocolate en el Troquel para allí lograr la forma adecuada del producto ya sea redonda, plana, rectangular, etc.

Una vez moldeado el producto, es transportado hacia el interior del túnel de enfriamiento donde se mantendrán por 5 minutos a temperaturas entre 8 y 10 °C, pasando a continuación a un tambor giratorio que soltará las unidades que se encuentran pegadas entre sí.

Posterior al enfriamiento, las unidades son llevadas al área de abrillantamiento donde permanecerán durante una hora, luego serán colocadas en pailas para agregarles polvo blanco que evitará que se peguen entre sí durante la rotación de las ollas. Seguido de esto se agrega goma arábica entre las unidades para conseguir el brillo característico y se enciende el sistema de ventilación para poder obtener un producto totalmente seco.

El producto abrillantado es colocado manualmente en una tolva que lo dejará caer al equipo de envoltura para finalmente ser almacenado en bodegas a 10 °C. hasta su distribución.

Algo importante a acotar es que la mayoría de las áreas de producción tienen diferentes temperaturas siendo algunas muy altas y otras muy bajas, por lo cual se considera necesario realizar algunas adecuaciones en las instalaciones con la finalidad de que las personas puedan visitar el área de producción y observar el proceso sin tener ningún impedimento (22).

GRÁFICO 2

Proceso para la elaboración del chocolate



Fuente: Elaboración propia basado en Castro, Paúl. 2004 y Villacís, Diana. 2006.

Visita guiada a lo largo del Barrio del Astillero: El área de estudio está dividida en 67 manzanas y tiene un área aproximada de 35.38 has. Para explicar el recorrido se parte de la idea de recorrerlo a pie de norte a sur en compañía de un guía. La mayoría de los atractivos y actividades se encuentran a lo largo de las calles Eloy Alfaro y Cinco de Junio (Ver su ubicación en el Anexo N° 15).

En una furgoneta o bus se puede acceder al sitio en dirección norte-sur bajando por la calle Chile y empezar el recorrido en la intersección de las calles Eloy Alfaro y Gómez Rendón. Otra opción para llegar al área serán las lanchas que partirían desde Durán y arribarían al muelle ubicado en Letamendi y la Orilla.

El primer sitio a ser visitado (bajo previa cita) sería el **Colegio La Providencia**, uno de los más antiguos y que mantiene en buen estado su atractivo edificio. En su interior se puede visitar su hermosa capilla donde se puede explicar el objetivo y trayectoria de la Congregación de las Hermanas de la Caridad y de esta institución.

Existe la posibilidad de crear un museo en el interior de esta edificación debido a la iniciativa e interés de la rectora del plantel. Este museo mostraría la trayectoria de la congregación en la ciudad, costumbres y aspectos interesantes de la comunidad así como objetos antiguos que han sido conservados por la misma. Se recomienda ofrecer al turista algunos souvenirs referentes a la congregación, tales como: estampas religiosas, escapularios, copias de fotos antiguas, rosarios, devocionarios, etc.

Además durante el mes de septiembre se puede acudir a la Semana Cultural a cargo de las estudiantes.

El siguiente sitio a visitar (bajo previa cita) sería la **Fábrica de confites “La Universal”** dónde además de exaltar la historia de la empresa se podría apreciar el proceso del cacao hasta ser convertido en una variedad de productos como barras de chocolates, bombones y cocoa; proceso que ha sido detallado en párrafos anteriores.

Se recomienda que al final de la visita se obsequie a cada uno de los miembros del grupo una pequeña canasta con los productos principales de La Universal (canasta incluida en el precio de la visita) así como ofrecer a los visitantes algunos objetos como camisetas, llaveros, pequeños muñecos, gorras, plumas, etc. con motivos referentes a los productos, logo e historia de la tradicional empresa.

En la siguiente cuadra (Eloy Alfaro y Maldonado) se encuentra la **Compañía Ecuador # 16** del Benemérito Cuerpo de Bomberos de Guayaquil, presente desde el 1 de mayo de 1953, dónde se explicaría el destacado papel que esta institución ha tenido en la historia de la ciudad. Frente a la compañía se puede observar un depósito donde se venden canoas hechas de madera.

En la intersección de Eloy Alfaro y Francisco de Marcos se observaría el **Centro Escolar Nueve de Octubre**, uno de los establecimientos educativos públicos tradicionales de la ciudad y frente a éste por Letamendi se podría degustar deliciosos helados en el inmueble donde se encontraba la **Estación de Gasolina del**

Comandante Bolívar Avilés Alfaro y donde actualmente se encuentra la Heladería Gino's.

A la altura de Letamendi estaría ubicado el **huerto ecológico** donde los visitantes podrían comprar flores, plantas medicinales y legumbres orgánicas; además de degustar deliciosos platos en su cafetería.

Al llegar a la calle San Martín, en los ex predios de la Compañía Frutera Americana y que en la actualidad son de propiedad del IESS, se encontraría la Plaza de los Reales Astilleros donde los visitantes podrían admirar el "Monumento a los Astilleros de Guayaquil" y disfrutarían en el Patio de Comida de Mariscos de la deliciosa y variada gastronomía costeña a precios módicos.

Siguiendo hacia el sur por la calle Eloy Alfaro y Argentina se puede ver la **Planta Eléctrica** por lo que se podría hacer referencia a la historia del alumbrado público de la ciudad ya que frente a ésta se encontraba la **Planta de Gas**, servicio por medio del cual las calles y viviendas de la ciudad eran iluminadas hasta 1924, año en el que el servicio fue definitivamente reemplazado por la electricidad.

A lo largo del recorrido por el barrio se pueden observar varias edificaciones atractivas, como las ubicadas frente a la **Planta Eléctrica**, los **Antiguos Baños Municipales** y el **ex - edificio del Banco del Progreso** son dos edificaciones antiguas aún conservadas.

A la altura de la calle Portete y la orilla se podría admirar el **Monumento a la Batería de las Cruces** y siguiendo por la calle Portete hacia el oeste se llegará al **Parque España e Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús**, hermoso y único templo religioso del barrio.

Al llegar a la esquina de Venezuela y Eloy Alfaro se podrá visitar el “**Museo del Guayaquil que se fue**” donde se mostrarían aspectos característicos de la ciudad como las denominadas “Estampas Porteñas”, influencia de las Colonias Extranjeras, etc. En el sitio se podría ofrecer productos relacionados a estos temas para que los visitantes lleven como recuerdo del museo.

Siguiendo por la calle Venezuela hacia el río se encuentra el **Varadero Barcelona**, uno de los tres existentes en el barrio, donde los visitantes recibirían una breve explicación sobre la historia e importancia de los astilleros para nuestra ciudad así como las actividades actuales que allí se llevan a cabo, además tendrían la oportunidad de tomarse fotos junto o dentro de las embarcaciones.

Otra de las instituciones importantes en el lugar es sin duda alguna el **Colegio de la Inmaculada** con casi 108 años de labores dónde se podrá visitar sus instalaciones, incluyendo su hermosa capilla y el museo; y al llegar a la calle García Goyena sería posible admirar la arquitectura Art Noveau de la antigua **Casa de la familia Yanuselli**, primera residencia del sector con piscina.

Hacia el río, por la misma calle está el **Varadero Santo Domingo** dónde se mostraría una vez más el método “artesanal” y se informaría al visitante sobre las principales creencias de los trabajadores navales. En la cuadra siguiente se encuentra el **Varadero Marianita** uno de los que posee mayor actividad en el sector, sitio en el cual se explicará sobre diferentes tipos de embarcaciones existentes dependiendo de la actividad desempeñar.

Se recomienda que en los diferentes varaderos se puedan ofrecer a los visitantes algunos “recuerdos” como barcos (modernos y antiguos) hechos en balsa y otros souvenirs que reflejen la actividad naval del sitio. Otro ingreso podría ser el cobro de entrada a las embarcaciones para poder visitarla y fotografiarse dentro de las mismas.

Siguiendo el recorrido se puede observar uno de los más importantes hospitales de la ciudad, el **Hospital León Becerra** regentado por la Sociedad Protectora de la Infancia y cuya virtuosa labor lleva más de un siglo.

Al sur del barrio se visitaría (bajo previa cita) **ASTINAVE**, el astillero más grande y moderno de la ciudad, cuyo recorrido ha sido explicado detalladamente en párrafos anteriores. Para llevar a cabo este recorrido sería indispensable tener en existencia algunas piezas, materiales y equipos con los que se labora diariamente, con la finalidad de ser mostrados a cada uno de los visitantes.

Sería interesante brindar al visitante la oportunidad de realizar por sí mismos las diferentes actividades que se desarrollan en cada uno de los talleres, sin dejar de lado la venta de souvenirs de ASTINAVE.

Junto a ASTINAVE se encuentra el **Complejo Cívico Naval Jambelí** donde se encuentran el **Museo Naval Contemporáneo**, el **Museo del BAE Calderón** y próximamente la **Biblioteca de Historia Marítima del Ecuador**. Este sitio es idóneo para el descanso y realización de actividades de recreativas para los visitantes.

Frente al complejo se encuentra el **Taller de Emilio Soro**, uno de los pocos talleres de escultura existentes en la ciudad y el único en el barrio, es por esta razón que se cree oportuno mostrarlo a los visitantes.

La visita al sitio sería breve, en ella se explicaría paso a paso la técnica del vaciado. Esta técnica según el sitio web wikipedia.com es un procedimiento para la reproducción de esculturas o relieves, en la cual se debe crear un molde con el que se podrá conseguir tantas copias como se desee con sólo verter en su interior el material escogido para la escultura. Los materiales utilizados en este taller son arcilla para el molde; estuco, resina y marmolina para las esculturas.

4.5. Análisis de los posibles impactos ocasionados por el desarrollo de proyectos turísticos en el Barrio del Astillero

Como bien se sabe, el turismo es una actividad que como cualquier otra puede generar impactos negativos como positivos. Sin embargo también es sabido que a

través de un turismo responsable o sustentable se pueden maximizar los impactos positivos y reducir los negativos.

Para que todo proyecto se desarrolle con éxito es de suma importancia realizar estudios previos que tomen en cuenta la evaluación de los diferentes impactos que la actividad podría generar; con más razón en un proyecto turístico en el que no sólo interviene la parte económica sino también la social (comunidad local) y ambiental.

Por este motivo en la presente investigación se han tomado en cuenta los tres aspectos antes mencionados y sin dejar de lado posibles soluciones a potenciales impactos negativos. Los impactos considerados en este estudio están basados en la clasificación de impactos del turismo del Ministerio de Turismo del Ecuador.

4.5.1. Impactos positivos

- **Económicos**

- a) **Desarrollo sectorial**

Con el desarrollo de la actividad turística en el Barrio del Astillero se podrán crear nuevos negocios de primera línea (hoteles, restaurantes, etc.), muchos de los cuales podrán contar con la capacitación de facilitadores como el Ministerio de Turismo, Cámara Provincial de Turismo del Guayas, y Dirección de Acción Social y Educación del Municipio de Guayaquil. De este modo el barrio contará con un nuevo campo de desarrollo.

b) Desarrollo intersectorial y efecto multiplicador

El desarrollo turístico del Barrio del Astillero generará ingresos a través de los hoteles, restaurantes, y otros establecimientos de primera línea que allí se establezcan. Dichos ingresos podrán ser reutilizados con sus proveedores de materia prima, inmuebles, servicios, etc.; dándose así una conexión entre el turismo y otros sectores empresariales; y a su vez el llamado efecto multiplicador.

c) Contribución del turismo a la creación de empleo y alivio contra la pobreza

La actividad turística es una industria que depende mayormente del factor humano, por tanto crea empleo. Las ideas de medianas y pequeñas empresas planteadas en esta investigación generarían los tres tipos de empleo que se conocen turísticamente hablando: el directo, el indirecto y el inducido.

Con la apertura de estos negocios se generarán nuevas vacantes y se fortalecerá el poder adquisitivo de los empresarios y de quienes allí laboren.

d) Contribución de la actividad turística en el mejoramiento de la calidad de vida

La generación de nuevas fuentes de empleos contribuiría en el mejoramiento de la calidad de vida de los nuevos empleados, residentes

y no residentes del área de estudio; además de ser una herramienta para generar posibles cambios positivos en el área y que beneficiarán a toda la comunidad receptora.

- **Socioculturales**

- a) **Mejora en las facilidades e instalaciones del destino**

Aunque el Barrio del Astillero ha sido beneficiado con la Regeneración Urbana llevada a cabo por el Municipio de la ciudad, parte del área de la presente investigación no muestra una buena imagen, principalmente por la falta de aseo y de alumbrado público en las calles Cinco de Junio y Vivero.

Para poder lograr la satisfacción de los visitantes se tendría que invertir en el mejoramiento de las facilidades e instalaciones del barrio, mejoras que además beneficiarían a quienes allí residen o laboran.

- b) **Recuperación y conservación de valores culturales**

La recuperación y preservación de los valores culturales que se encuentran en el lugar (edificios, monumentos, astilleros, etc.) y que puedan ser utilizados en el desarrollo de la actividad turística no sólo dará mayor acogida al lugar sino que también creará el sentido de identidad entre los habitantes del barrio y del país en general.

Para lograr un mejor resultado al respecto, previo al desarrollo turístico del lugar, se debería impartir la información histórica y aspectos destacados del barrio (festividades, juegos, leyendas, etc.) a sus habitantes por medio de folletos, flyers, etc. y posteriormente a toda la ciudadanía para poder posicionar el atractivo dentro de la oferta de Guayaquil.

c) Gozo de la naturaleza, arte, cultura, prácticas espirituales, etc.

A través de programas se puede rescatar algunas costumbres locales olvidadas, tales como: juegos tradicionales, leyendas, fiestas, entre otras. Esta diversificación de programas y actividades será un beneficio tanto para los residentes como para los turistas, quienes en forma conjunta podrán gozar de espacios, arte y actividades culturales del sector.

d) Aumento de la tolerancia social y enriquecimiento cultural, a través del conocimiento de otras culturas y sociedades

La presencia de turistas permitirá a los habitantes del barrio conocer las diferencias y similitudes entre su cultura y la del visitante; contribuyendo así no solo al enriquecimiento cultural sino también al fortalecimiento de la tolerancia social.

- **Ambientales**

- a) **Revalorización del entorno natural**

Uno de los aspectos naturales más sobresalientes del barrio es el Río Guayas. Para poder desarrollar cualquier proyecto turístico en él se debe tener en cuenta los aspectos negativos (contaminación, sedimentación, etc.) presentes y cómo mejorarlos, para de esta manera lograr la total satisfacción de inversionistas, habitantes y visitantes.

- b) **Estándares de calidad**

Las actividades deportivas y recreativas en el río como el Festival de las Yolas y recorridos guiados por el Guayas, darían paso a la revalorización de la importancia de nuestro río por lo que la Dirección de Medio Ambiente del Municipio de Guayaquil en conjunto con el Ministerio de Ambiente deberían trabajar en un plan de rescate del Río Guayas, llevándolo a obtener estándares de calidad a través de un trabajo permanente entre ambas administraciones.

4.5.2. Impactos negativos

- **Económicos**

- a) **Posible inflación derivada de la actividad turística**

Otro riesgo en el desarrollo de la actividad turística es que los precios de los bienes y servicios a ofrecer en los diferentes negocios aumenten, afectando en su mayor parte a la población local.

Igualmente la plusvalía aumentaría, existiendo la posibilidad de encarecimiento en el alquiler de locales comerciales y viviendas por lo que varios inversionistas y familias podrían dejar el lugar.

Por esta razón sería necesario que periódicamente las autoridades de la Intendencia del Guayas realicen controles de precio que impidan el encarecimiento de los productos y servicios.

b) Posible dependencia económica

Al desarrollarse la actividad turística con éxito, existe la posibilidad de despertar un rápido interés de inversión en negocios netamente turísticos, lo que significaría una dependencia económica.

Como modo de prevención y tratando de evitarlo, se deberá planificar el desarrollo turístico del barrio tomando en cuenta el fortalecimiento de las actividades que actualmente se llevan a cabo, estas son: construcción y reparación naval, creación de esculturas, venta de equipos de pesca deportiva y demás negocios existentes (citados en el capítulo 3) puesto que son necesarios para la comunidad receptora y podrían serlo también para los visitantes.

- **Socioculturales**

- a) **Capacidad de carga**

Estando dentro de las propuestas el desarrollo de actividades cuya finalidad sería la de atraer turistas, se podría generar el exceso de visitantes en determinadas fechas festivas, causando malestar entre los habitantes del lugar, mayor congestionamiento, el deterioro más rápido de los recursos turísticos que allí se encuentren, etc.

Como posible solución es hacer un buen uso del espacio y el tiempo, es decir que las actividades a realizar sean distribuidas por todo el atractivo y en diferentes horarios de tal manera que se eviten aglomeraciones. Y que además se realice anticipadamente la publicación de los horarios de las actividades para que así el usuario pueda organizar su visita de acuerdo a sus preferencias.

- b) **Modificaciones en las pautas de conducta y costumbres**

Los modelos de costumbres y conductas de los habitantes del sitio deberán ser normados y regulados con el fin de mantener una imagen positiva y atractiva del barrio ante los visitantes; por ejemplo: no podrán cerrarse las calles para practicar deportes, deberá existir control en las mascotas, el ruido, etc. La buena imagen y comportamiento del destino y de sus habitantes son necesarios en este tipo de desarrollos.

c) Canalización de valores culturales o comercialización de costumbres locales que se realizan a solicitud, fuera de contexto y por una compensación monetaria

Existe la posibilidad que el rescate de aspectos culturales como juegos y fiestas se realice por medio de la creación de productos turísticos, lo cual no es negativo. Sin embargo se debe de fortalecer esos valores culturales en los habitantes y futuras generaciones incluyéndolas en las actividades curriculares de los establecimientos educativos del barrio para que éstos no pierdan su importancia y sólo sean objeto de lucro.

d) Incremento de los índices de criminalidad, como consecuencia del crecimiento urbano

Actualmente los residentes del barrio consideran a éste, más seguro en comparación al resto de la ciudad. Sin embargo el aumento de inversiones (negocios), afluencia de personas, entre otros, podría crear un incremento de delitos.

Como método de prevención se deberá tomar medidas de seguridad, por ejemplo: dotar de seguridad al barrio como en el caso de las Escalinatas Diego Noboa y Arteta (Cerro Santa Ana) y otros atractivos de la ciudad; adicionalmente se podrían instalar cámaras de seguridad en los negocios y “Ojos de Águila” en el barrio.

- **Ambientales**

- a) **Contaminación**

La mayor utilización de embarcaciones acuáticas y terrestres con fines turísticos y cotidianos generaría mayor contaminación del agua y el aire, lo que afectaría aún más al mal estado en el que ambos se encuentran actualmente.

- b) **Contaminación de aire y ruido**

Las diversas actividades a desarrollar en el barrio podrían ocasionar mayor contaminación del aire y ruido. Para obviar esto se deberá normar a los establecimientos para controlar el ruido y evitar molestias para los habitantes.

Para evitar mayor contaminación es y será de suma importancia que se realicen controles del número de automotores en esta zona de la ciudad, sobre todo durante los feriados.

- c) **Acumulación de desechos**

La apertura de nuevos establecimientos podría originar el aumento de desechos por lo que será necesario que las autoridades (Municipio y Vachagnon) tomen las medidas necesarias para evitar este problema.

A pesar de que en el sitio no se conservan vestigios urbanos, el Área de Estudio es una zona que cuenta con varios atractivos culturales e históricos importantes. Para un

correcto manejo de los recursos turísticos del barrio deberían existir convenios entre los encargados de los atractivos, operadores turísticos y autoridades públicas.

La mayoría de los impactos que la actividad turística originaría en la zona son positivos y se cree que los mayores logros serían el fortalecimiento de la economía y la revalorización de la identidad de sus habitantes.

CONCLUSIONES

1. En la presente investigación se pudo comprobar que la hipótesis planteada es verdadera. El Barrio del Astillero sí cuenta con atractivos turísticos que le permitirían convertirlo en un nuevo atractivo cultural de la ciudad y su comunidad receptora está conciente de la importancia que los astilleros han tenido para el desarrollo socioeconómico de la urbe.
2. El desarrollo de la actividad turística es una alternativa viable para lograr solucionar los problemas actuales del barrio tales como: disminución de las ventas, cierre de negocios, desvalorización de los astilleros, entre otros.
3. A pesar de que el área de estudio incluye la calle Chile, ésta fue excluida en las propuestas por ser una zona mayoritariamente residencial y porque en su historia no se encontraron datos relevantes. Sin embargo, de llevarse a cabo el desarrollo turístico propuesto no se descarta que esta calle sea tomada en cuenta, en especial por ser vínculo con el Barrio del Centenario, otro barrio tradicional de la ciudad.
4. Como resultado de las encuestas realizadas se concluyó que la comunidad receptora está conciente de la importancia que su barrio tuvo en la ciudad, además se mostró de acuerdo en que éste sea convertido en un sitio turístico en el que puedan crear su propio negocio con ayuda de las autoridades a través de capacitación, financiamiento, entre otros.

5. Las autoridades del sector turístico de la ciudad y región consideran que el área de estudio es apta para desarrollarla turísticamente y estarían dispuestos a ser facilitadores siempre y cuando exista un estudio previo.

RECOMENDACIONES

1. Se recomienda que los moradores del barrio sean tomados en cuenta al momento de desarrollarlo turísticamente para que ellos sean los principales beneficiados de esa nueva actividad.
2. Los negocios existentes (detallados en el capítulo 3) deberían ser mantenidos para evitar la dependencia total hacia el turismo, además por ser algunos de éstos necesarios para la actividad de los astilleros.
3. Es imperioso que la imagen de las calles y edificaciones del lugar que no han sido intervenidas por la Regeneración Urbana sea mejorada. Además, de consolidarse éste sector como un sitio turístico se debería poner mayor atención en aspectos importantes tales como: recolección de desechos, alumbrado público y seguridad.
4. Los aspectos culturales e historia del sitio deberían ser fortalecidos en toda la ciudad por medio de la difusión. Además sería importante que se incluya esta información en el contenido curricular de los establecimientos educativos del barrio.
5. Algunos de los inmuebles del área de estudio tienen características arquitectónicas representativas (ver Anexo N° 16) por lo que se recomienda sean declarados Bienes Patrimoniales, por el INPC, para su conservación. Esta sugerencia es también la conclusión del Informe "Evaluación y Conservación de

Inmuebles Patrimoniales de la Ciudad de Guayaquil", realizado por la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

ANEXOS

ANEXO 1

CUESTIONARIOS DE LAS ENTREVISTAS

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
 FACULTAD DE INGENIERÍA MARÍTIMA Y CIENCIAS DEL MAR
 LICENCIATURA EN TURISMO



ENTREVISTA
 HISTORIADORES GUAYAQUILEÑOS

1. ¿Cómo han influido los astilleros al desarrollo socio-económico de la ciudad?
2. ¿Qué aspectos importantes nos puede contar sobre los astilleros de Guayaquil antes del siglo XX?
3. ¿En qué año se constituyó el actual Barrio del Astillero de Guayaquil?
4. ¿Qué caracterizó al Barrio en sus inicios además de la actividad de los astilleros?
5. ¿Recuerda los nombres y la ubicación de los astilleros más destacados de ésta época?
6. ¿Conoce de algún acontecimiento importante sucedido en el Barrio del Astillero?
7. ¿Qué personajes destacados habitaron en el Barrio del Astillero?
8. ¿Conoce alguna estampa porteña del Barrio del Astillero?
9. ¿Cuáles son las características de la arquitectura guayaquileña de inicios del Siglo XX?
10. Bajo su criterio ¿cuál es el aspecto más destacable del Barrio del Astillero?
11. ¿Cuál ha sido el aporte dejado por los inmigrantes europeos quienes habitaron en el Barrio?
12. ¿Qué nos puede mencionar acerca del Folklore del Barrio? (juegos, gastronomía, leyendas, creencias, etc.)
13. ¿Qué opina acerca de la posibilidad de desarrollar turísticamente el Barrio del Astillero?
14. ¿Según su criterio qué aspectos deberían destacarse al desarrollar turísticamente el Barrio?
15. ¿Qué libros nos recomienda para continuar con nuestra investigación?

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
FACULTAD DE INGENIERÍA MARÍTIMA Y CIENCIAS DEL MAR
LICENCIATURA EN TURISMO



ENTREVISTA
ARQ. PARSIVAL CASTRO



1. ¿A su parecer cuáles han sido las influencias de la arquitectura del Barrio del Astillero?
2. ¿Cuáles son las principales características de los conocidos chalets?

A continuación se le mostrará fotografías de edificaciones atractivas dentro del área de estudio para conocer el o los estilos arquitectónicos presentes.

- Casa ubicada en Chile y Maldonado.
- Casa ubicada en Chile y Letamendi.
- Casa ubicada en Chile y Letamendi.
- Casa ubicada en Argentina entre Eloy Alfaro y Chile.
- Casa ubicada en Eloy Alfaro y Argentina (Ex Servicios Higiénicos Municipales).
- Casa ubicada en Eloy Alfaro entre General Gómez y Argentina (Ex sucursal del Banco del Progreso).
- Casa ubicada en Chile y Colombia.
- Casa ubicada en Eloy Alfaro y Camilo Destruge.
- Casa ubicada en Chile y García Goyena.
- Casa ubicada en Eloy Alfaro y García Goyena.

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
 FACULTAD DE INGENIERÍA MARÍTIMA Y CIENCIAS DEL MAR
 LICENCIATURA EN TURISMO



ENTREVISTA
 PROPIETARIOS DE LOS ASTILLEROS

Nombre:
 Ocupación:

Edad:
 Lugar de nacimiento:

1. ¿Cuándo comenzaron las actividades de su astillero?
2. ¿En pocas palabras ¿cuál ha sido la trayectoria de su astillero?
3. ¿Cuáles son las actividades que se realizan en su astillero?
4. ¿Cuántas personas laboran en este astillero?
5. ¿Cree usted que la actividad de los astilleros del sector ha tenido un crecimiento o decrecimiento en los últimos años? ¿Por qué?
6. ¿La actividad en su astillero se debe a una tradición familiar que se mantiene hasta la actualidad?
7. ¿Piensa usted que las siguientes generaciones mantendrán la actividad de los astilleros en el sector?
8. ¿Cuáles son los principales problemas y necesidades que tienen los astilleros del sector?
9. Considera usted a la Regeneración Urbana de las avenidas Eloy Alfaro y Chile como un aspecto positivo o negativo para su astillero y por qué.
10. ¿Cree usted que este sector debería haber sido incluido?
11. ¿Qué recomendaciones que beneficien a los astilleros del sector daría usted a las autoridades?
12. ¿Qué opina usted sobre la posibilidad de que el Barrio del Astillero sea convertido en un atractivo cultural de la ciudad visitado por turistas?
13. ¿Estaría usted dispuesto a recibir a turistas en su astillero para que ellos conozcan acerca de esta actividad?
14. ¿Conoce si algunos de los siguientes aspectos culturales se dieron o se dan en el Barrio del Astillero?

Leyendas	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	¿Cuál?
Mito	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	¿Cuál?
Casos	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	¿Cuál?
Creencias	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	¿Cuál?

15. ¿Cuáles son las fiestas que se realizaban o realizan en el Barrio?

16. ¿Cuáles eran y son los juegos tradicionales preferidos por los niños del barrio?

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
FACULTAD DE INGENIERÍA MARÍTIMA Y CIENCIAS DEL MAR
LICENCIATURA EN TURISMO



ENTREVISTA
ENTIDADES TURÍSTICAS



Nombre:

Cargo:

1. En pocas palabras cuéntenos la trayectoria de la institución que usted dirige.
2. ¿Qué opina de la oferta cultural de la ciudad?
3. ¿Cree usted que el Barrio del Astillero cuenta con Potencial Turístico para ser considerado como un atractivo cultural de la ciudad?
4. Tomando en cuenta que durante las encuestas realizadas se obtuvo como resultado que el 92.06% de los encuestados está de acuerdo en que su barrio sea convertido en un lugar turístico, ¿estarían ustedes dispuestos a apoyar en la realización de este proyecto?
5. ¿Cómo lo harían, considerando que el 65.52% de los encuestados están interesados en establecer su microempresa de servicios turísticos?
6. Basado en la experiencia de esta entidad en proyectos turísticos de la ciudad ¿qué recomendaciones daría para la realización de este proyecto?

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
FACULTAD DE INGENIERÍA MARÍTIMA Y CIENCIAS DEL MAR
LICENCIATURA EN TURISMO



ENTREVISTA
EMPRESAS DEL BARRIO DEL ASTILLERO



Nombre:

Cargo:

1. En pocas palabras presente a su empresa.
2. ¿Cuál ha sido la trayectoria y principales logros de su empresa?
3. ¿Quiénes son sus principales clientes?
4. ¿Reciben grupos interesados en visitar sus instalaciones de producción?
5. ¿Han recibido alguna vez a turistas?
6. ¿Qué opina sobre la posibilidad de que el Barrio del Astillero sea convertido en un atractivo cultural de la ciudad?
7. ¿Piensa usted que los directivos podrían interesarse en establecer Alianzas Estratégicas con Operadoras Turísticas que vendan un Servicio Turístico basado en el recorrido de sus instalaciones de producción?
8. ¿Sin haber hecho una evaluación previa, cuáles cree usted serían las condiciones necesarias para llevar a cabo este proyecto?

ANEXO 2

CUESTIONARIO DE LAS ENCUESTAS

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
FACULTAD DE INGENIERÍA MARÍTIMA Y CIENCIAS DEL MAR
LICENCIATURA EN TURISMO



ENCUESTA MORADORES
BARRIO DEL ASTILLERO



OBJETIVOS.

- Conocer la situación actual de los habitantes del Barrio del Astillero de Guayaquil.
- Saber la opinión e ideas de negocios de los moradores del Barrio del Astillero sobre la posibilidad de que éste sea convertido en un nuevo atractivo cultural de la ciudad visitado por turistas.
- Recopilar elementos del folklore presentes en los habitantes del Barrio del Astillero.

Fecha:

Nombre:

Género: Masculino Femenino

Edad: Lugar de nacimiento:

Dirección del domicilio:

Nivel de instrucción:

Primario Secundario Superior Postgrado

Ocupación:

1. ¿Cuántos años su familia lleva residiendo en esta vivienda?

1-25 26-50 51-75 más de 76

2. ¿Tiene su barrio algunos de los siguientes problemas? (Sí o No)

Inseguridad Falta de organización Barrial
Deficientes servicios básicos Falta de apoyo de las autoridades
Otros ¿Cuál?.....

3. ¿Realiza alguna actividad económica en el barrio? (tiene algún negocio en el sector)

Sí No ¿Cuál?.....

4. ¿Conoce usted si su barrio es visitado actualmente por turistas?

Sí No

Si la respuesta es afirmativa:

¿Qué lugares del barrio visitan?.....

5. ¿Está usted de acuerdo en que el Barrio del Astillero sea convertido en un sitio turístico?

Sí No ¿Por qué?.....

Si la respuesta es afirmativa:

6. ¿Qué considera usted que es lo más atractivo o característico de su barrio?

7. ¿Estaría usted dispuesto a invertir en un negocio que brinde servicio a los turistas?

Sí No ¿Por qué?.....

Si la respuesta es afirmativa:

8. ¿Cuál sería?

Restaurante	<input type="checkbox"/>	Hotel	<input type="checkbox"/>	Venta de artesanías	<input type="checkbox"/>
Cyber y/o cabinas	<input type="checkbox"/>	Mini Market	<input type="checkbox"/>	Cafetería	<input type="checkbox"/>
Fuente de soda	<input type="checkbox"/>	Farmacia	<input type="checkbox"/>	Estudio Fotográfico	<input type="checkbox"/>
Transportación de turistas	<input type="checkbox"/>				

9. ¿Conoce si algunos de los siguientes aspectos culturales se dieron o se dan en el Barrio del Astillero?

Leyendas	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	¿Cuál?
Mito	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	¿Cuál?
Casos	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	¿Cuál?
Creencias	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	¿Cuál?

10. ¿Cuáles son las fiestas que se realizaban o realizan en el Barrio?

11. ¿Cuáles eran y son los juegos tradicionales preferidos por los niños del barrio?

Encuestador:

ANEXO 3

CONSTRUCCIONES NAVALES REALIZADAS EN EL ASTILLERO DEL GUAYAQUIL COLONIAL (SIGLOS XVI, XVII Y XVIII)

Año	Tipo de embarcaciones	Costo	A orden de:
1557	2 galeones y 1 Galera (Santísima Trinidad)	18 000 pesos	Marqués de Cañete
1562	1 galera 17 bancos		
1583	1 galeón de 400 tons. (San Pedro y San Pablo y el Apóstol Santiago)		Virrey Martín de Enríquez
1586	1 galeón y 2 galeras; 2 galeones (San Gerónimo de 250 tons. y San Andrés de 300 tons.)	27 000 pesos	Virrey Conde de Villandompardo
1602	2 Galeones (Jesús María y La Visitación)		Virrey Luís de Velasco
1610	2 Galeones (San José-Capitana de 350 tons. y Santa Ana de las Mercedes de 400 tons.)		Virrey Juan de Luna y Mendoza Marqués de Montesclaros
1618	1 Galeón (Nuestra Señora de Loreto)	300 000 pesos	Virrey Francisco de Borja Príncipe de Esquilache
1618	2 Galeones (San Felipe y Santiago)		Virrey Francisco de Borja Príncipe de Esquilache
1618	2 Pataches (San Bartolomé y San Francisco)		Virrey Francisco de Borja Príncipe de Esquilache
1623	3 Galeones y 13 lanchas		Virrey Diego Fernández de Córdova Marqués de Guadalcázar
1623	1 Galeón (San Diego)	84 500 pesos	Virrey Diego Fernández de Córdova Marqués de Guadalcázar
1632	1 Galeón (Nuestra Señora de la Antigua) 200 tons.		Conde de Chinchón
1643	2 Galeones (Santiago y Nuestra Señora de la Limpia Concepción) 1000 tons. c/u.	257 000 pesos	Marqués de Mancera
1659	2 Galeones (San José de y Nuestra Señora de Guadalupe) 825 tons. c/u	500 000 pesos	Virrey Luís Henríquez de Guzmán Conde de Alba de Liste

1680	1 Galeón (San Lorenzo)		Duque de la Palata
1693	2 Galeones (El Santísimo Sacramento de 845 tons., Concepción de 700 tons.) y 1 Patache (Santa Cruz de 256 tons.)	300 000 pesos	Virrey Melchor Gortocarrero Duque de la Monclova
1730	1 Fragata (San Fermín)	81 150 pesos	Virrey José de Armendaris Marqués de Castell-Fuerte
1740	1 Navío de Guerra (La Limeña)		
1750	1 Fragata (La Liebre)		
1751- 1756	1 Navío (San José El Peruano)	371 025 pesos	

Fuente: Elaboración Propia basado en Gómez Iturralde José, Estrada Icaza Julio, Hoyos Melvin.

ANEXO 4

SITIOS TRADICIONALES DEL BARRIO DEL ASTILLERO (SIGLO XX)



Fuente: Elaboración propia basada en Estrada Julio y Quinteros Luis.

Lista de Sitios Tradicionales del Barrio del Astillero

- 1
 -  Fábrica de Hielos (1915-1965)
 -  Primera edificación residencial con ascensor "Edificio Nozziglia"
- 2
 -  Resbaladera del Astillero
- 3
 -  Café Gardella (1940-2000)
- 4
 -  Industria Capellificio Valle (1ra. Mitad)
 -  Aserrió de Cavanna y Bruno y depósito de maderas y canoas "El Pailón" (Hasta los 70)
- 5
 -  Colegio "La Providencia" (de 1872 a la actualidad)
- 6
 -  Fábrica "Roma" (1906-1959)
- 7
 -  Fábrica "La Universal" (de 1889 a la actualidad)
- 8
 -  Fábrica de cigarrillos "El Progreso" (1892-1995), actual Mi Comisariato
- 9
 -  Jabonería Nacional (de 1911 a inicios del siglo XXI)
- 10
 -  Factoría o Astillero Naval "El Cóndor" (1ra. Mitad del S. XX)
- 11
 -  Escuela Modelo "Nueve de Octubre"
- 12
 -  Estación de Gasolina del Comandante Bolívar Avilés Alfaro (hasta la década de los 50)
 -  Kola Fox (Década de los 40)
- 13
 -  Escuela de Aviación "El Cóndor"
- 14
 -  Depósito de madera de Manuel Arízaga

- Fábrica de baldosas de Cristóbal Accini
- Teatro Ideal (Hasta la 1ra. Mitad)

- 15
- Helados Pingüino (1949-década de los 70)

- 16
- Fábrica Nacional de Calzado (de 1911 a década de los 60)
- Exportadora de frutas "United Fruit" (60-70's)

- 17
- Planta de Gas (1924)
- Casa del gerente de la Planta de Gas
- Línea Férrea (Transporte de hulla)

- 18
- Batería de las Cruces, posterior Planta Eléctrica
- // Molino Nacional, posterior Piladora
- Depósito de Carbón (Planta de Gas)
- Piscina de Emelec y tanques de combustible

- 19
- Casa de Paolo Russo (1ra. Mitad), posterior Casa del Dr. Francisco de Icaza Bustamante (2da. Mitad S. XX)

- 20
- Destilería Hispano Francesa y Fábrica "La Frutal" (hasta 1936)

- 21
- Taller de construcción naval de Gregorio Pazos

- 22
- Colegio de la Inmaculada (de 1900 a la actualidad)

- 23
- Casa de los Trujillo Bustamante

- 24
- Jardín Español, posterior Campo de Juegos de la Liga Deportiva Estudiantil (desde 1932), luego Embotelladora de Pepsi Cola (1948-1980)

- 25
- Estación del Carro Urbano, Posterior estación del Carro Eléctrico
- Casa de los Noboa Bejarano

- 26
- Casa de Juan de Dios Lecaro (Villa Milina - Oficinas de la Factoría de Petróleo "La Carolina") (2da. Mitad de los 40's - 80's)

- 27
 Casa del Sr. Saadi (1ra. casa del sector con piscina – Libanés), posterior casa de la familia Yanuselli
 Casa de los Rivadeneira (Orenses bananeros conocidos como los reyes del Año Viejo)
 Casa Taller “El Águila”
- 28
 Casa con muelle privado de José Rodríguez Bonín (Zoológico) (1916-1960)
- 29
 Guayaquil Tennis Club (1910-1938), posterior Taller Ford de Emilio Estrada Y Fuente de Soda (Entre las décadas del 50 al 80)
- 30
 Hospital de Niños León Becerra (de 1905 a la actualidad)
- 31
 Familia Baquerizo Fernández, luego Baquerizo Páez
 Familia Dueñas Santos
- 32
 Aduana de Fierro (1ra. mitad del S. XX)
- 33
 Casa de Augusto Dillon (década de los 20)
- 34
 Villa Golach
- 35
 Familia Peré
 Casa de Eutimio Pérez y lugar donde se creó el Barcelona Sporting Club (1925), luego fue la primera planta sur de la Empresa de Teléfonos (1930's-1950's), posterior casa de los Noboa (hasta la actualidad)
 Familia Zunino
- 36
 Jardín Violeta (hasta el 46), posterior Familia Nevares, luego Mosquera Nevares
 Familia Estrada
 Familia Manrique Acevedo y Manrique Pérez Concha
 Familia Muirragui
- 37
 Arsenal Naval (hasta los 50's), luego primera Zona Naval
 Astillero de Rulimán Guerrero, posterior ASTINAVE

- 38  Propiedad de los Castells–Desmotadora y Tenería “La Iberia” (hasta la década los 50)
- 39  Jardín María, posterior Parque de la Armada (segunda mitad del S. XX hasta la actualidad)
- 40  Familia Savinovich (Planta baja aserrío y depósito de madera)
- 41  Familia Espinel
- 42  Tenería de Vilaseca
- 43  Phydaygesa (segunda mitad del siglo XX hasta la década de los 80)
 Taller de alfarería E. Soro de Emilio Soro (desde 1920 hasta la actualidad)
- 44  Piladora “La Fama” (hasta los 50’s)
- 45  Tenería Guayas

ANEXO 5

FOLKLORE NARRATIVO

MITOS DEL BARRIO DEL ASTILLERO

EL DUENDE DEL MANGLAR

Este era un pequeño personaje que tenía un gran sombrero y un diente de oro que habitaba en sitios de espesa vegetación como los manglares. Se cuenta que fue visto al sur de la ciudad, especialmente a inicios del siglo XX donde hoy existe el Barrio del Centenario y el Parque Forestal, por ser esos lugares llenos de esteros y árboles frondosos en aquella época.

Si una persona caminaba por este tipo de sitios, en especial durante las noches, tenía la posibilidad de encontrárselo, ser hipnotizado por su diente de oro y recibir al final un tremendo susto.

Era común que las madres del Barrio del Astillero asustaran a sus hijos con la posibilidad de la aparición del duende del manglar si es que estos desobedecían o jugaban en la calle hasta altas horas de la noche.

Fuente: Entrevista realizada a la historiadora guayaquileña Jenny Estrada.

ANIMALES GIGANTES EN EL RÍO GUAYAS

Algunas personas cuentan que en el Río Guayas habitaban animales gigantes que salían de sus cuevas durante las noches. Uno de ellos era un lagarto que medía por lo menos 20 metros y vivía en un túnel en la orilla del río justo a la altura de la calle Portete.

Otros pobladores cuentan sobre una inmensa culebra que había logrado cavar un túnel subterráneo desde la orilla del Río hasta la calle Eloy Alfaro. Esta cueva estaba ubicada a la altura de la calle Portete.

Esta es una historia difícil de creer. Sin embargo se dice que durante la construcción y mejoramiento de aceras y bordillos por medio del proceso de Regeneración Urbana, los albañiles encontraron piel de culebra cuya longitud daba la idea de haber pertenecido a un inmenso animal.

Fuente: Sr. Héctor Huayamabe, Administrador del Astillero Barcelona.



LEYENDAS DEL BARRIO DEL ASTILLERO

APARICIONES DEL SR. LUÍS NOBOA NARANJO.

Luís Noboa Naranjo fue un ciudadano quien por azares del destino adquirió una gran fortuna, la cual se mantiene hasta la actualidad entre sus herederos.

Los dueños de los astilleros recuerdan a este personaje por ser uno de los promotores de la actividad durante el siglo XX, ya que fue él quien solicitaba frecuentemente la construcción de diversas embarcaciones. Se lo recuerda como un hombre delgado, alto y vestido elegantemente de blanco. Se cuenta que tras su muerte comenzó el declive de la actividad de los astilleros, sin que ésta haya podido aún ser rescatada.

Según afirmación del propietario del astillero Marianita, en varias ocasiones durante la noche se ha divisado la sombra de un hombre similar a Luís Noboa Naranjo, por lo cual ya no se acostumbra a trabajar allí hasta altas horas de la noche.

Fuente: Sr. Luís Guerrero, Administrador del Astillero Marianita.

ALMAS EN PENA EN EL ASTILLERO.

Cuando se realizaba una construcción o reparación de embarcaciones en los astilleros, se acostumbraba a trabajar la mayor cantidad de horas posibles. Era habitual que a las diez u once de la noche todavía se realicen actividades en el varadero Marianita (orilla del río y Bolivia). Sin embargo en varias ocasiones los trabajadores han sentido la presencia de algo desconocido que suele apagar las máquinas con que laboran y las luces para interrumpir las actividades.

Para ellos esto significa que es hora de terminar la jornada, que alguien no desea más bulla y que ya deben irse. Los dueños y trabajadores de este varadero respetan mucho este tipo de hechos y en la actualidad trabajan hasta las siete de la noche.

Fuente: Sr. Luís Guerrero, Administrador del Astillero Marianita.

PEDRITO

Guayaquil se ha caracterizado por ser una ciudad de gran movimiento comercial y sitio importante para las rutas comerciales navales. La tripulación de las lanchas que arribaban a la ciudad acostumbraba dormir dentro de las embarcaciones en la orilla del Río Guayas.

Hace unos cincuenta o sesenta años llegó a la ciudad una embarcación cuyo cocinero era conocido por todos como Pedrito, de quien se dudaba su virilidad. Una noche se produjo el asesinato de Pedrito por causas y autores desconocidos, lo único cierto es que su cuerpo fue lanzado al río y nunca fue hallado.

Se piensa que cuando uno cae al agua y no ve a que lado está la superficie, es fácil equivocarse. A veces, en lugar de nadar hacia arriba se comienza a nadar hacia abajo hundiéndose cada vez más. Se supone que Pedrito se ahogó de esa manera.

A partir de ese suceso todo cambió entre la tripulación de las lanchas. Rápidamente se corrió el rumor de las apariciones de Pedrito. Era común que mientras un marinero estaba durmiendo en la litera de la lancha viniera alguien a quien no se le podía ver y se le acostara encima, sintiendo éste un peso de 250 libras. La víctima trataba de gritar para pedir ayuda pero no podía hacerlo.

Los marineros aseguraban que era Pedrito y para poder evitar estas apariciones tuvieron que realizar muchos trucos. Algunos se acostumbraron a jugar naipes hasta las doce de la noche, otros iban a dormir en grupos para evitar que algo extraño sucediera, otros colocaron espejos y estampas religiosas para tratar de ahuyentar a Pedrito. Lo cierto es que Pedrito continuaba aplastando a los marineros, quienes luego de ese gran susto procedían a lanzarse al río para librarse de esa ánima. Este tipo de historias son comunes entre las personas que navegan toda su vida.

Fuente: Sr. Salomón Gutiérrez, Morador del Barrio del Astillero.

ALMAS EN PENA EN EL CASTILLO DE ESPRONCEDA

El edificio conocido como Castillo de Espronceda, ubicado en la esquina de las calles Eloy Alfaro y Venezuela, es uno de los inmuebles más conocidos del sector. Fue construido a petición del ciudadano español Miguel Martínez de Espronceda y en la actualidad es residencia de decenas de familias. Según moradores, por las noches son comunes las apariciones nocturnas de algunos personajes que ya fallecieron

Uno de ellos es el Dr. Gómez Lince quien fue un prestigioso y querido abogado guayaquileño. Un morador del barrio lo recuerda como una gran persona, recta, honesta e inteligente. Por algunos años fue notario y miembro de la alta sociedad de Guayaquil. Se asegura que su alma ronda este edificio por las noches.

Otro personaje conocido en el edificio fue un marino quien residió allí pero por motivos desconocidos decidió quitarse la vida lanzándose desde la terraza del Castillo de Espronceda. También se cuenta de sus apariciones por las noches.

Fuente: Residentes del Castillo de Espronceda, Barrio del Astillero.

CASOS OCURRIDOS EN EL BARRIO DEL ASTILLERO

EL ABROMIQUERO

A inicios del siglo XX la ciudad carecía de un sistema de alcantarillado y el Barrio del Astillero no fue la excepción. Los habitantes acostumbraban realizar sus necesidades biológicas en bacinillas y luego depositar las excretas en un gran barril de madera el cual era herméticamente tapado y guardado en una azotea.

Cada dos días por el Barrio del Astillero, llegaba un hombre en una carreta quien se llevaba los barriles llenos y entregaba a cada familia otro similar pero vacío y lavado. Inmediatamente los barriles llenos eran vaciados y lavados en algún ramal del Estero Salado o en el Río Guayas. Los ciudadanos denominaron a ese peculiar personaje como Lord Caca.

Fuente: Sra. Clara Bruno de Piana, Industrial quien residió en el Barrio del Astillero por mucho tiempo.

LAS GALLADAS

No había llegado la televisión y las radionovelas que copaban audiencia femenina despertaban poco entusiasmo en los varones, más dados a buscar viento fresco, ligándose con los amigos para hacer deporte en LDE, en la FDG, o para conversar en las esquinas cercanas hasta la hora de merendar. Sin la amenaza de la violencia, la delincuencia y la droga.

Eran los tiempos de una juventud sana y alegre, cuando ser hombre macho demandaba sostener la bronca a trompón limpio, patada con chalaca y después del suelazo, tener el coraje de levantarse para darle la mano al contendor, antes de marchar a refrescarse juntos, dejando entre la espuma de una cerveza bien helada cualquier rezaga de ira o rencor.

Allá por la década de los cincuenta, imitando a los veteranos que al caer la tarde se instalaban en los bancos, comenzaron a crecer nuestras "galladas", las cuales tuvieron su antecedente en la esquina de Francisco de Paula Icaza y Córdova.

Otras esquinas de distintos sectores de la urbe iban también haciendo su historia. Entre ellas la de Eloy Alfaro y Colombia donde se juntaban los Úraga, los Trujillo-Bejarano y sus primos dobles los Bejarano-Trujillo, Jaime Castells, los Moggia, Chiriboga Parra y todos los residentes del astillero.

Ingresar como miembro de un barrio, nombre que las galladas de Nueve de Octubre daban a sus esquinas, implicaba ciertos requisitos tales como:

- Haber cumplido 16 años, por lo menos.
- Haber destacado en estudios, deportes o en otras actividades.
- Ser conocido del grupo.
- Tener "chispa" para contar cachos y mucho aguante para bromas, sobrenombres y pasadas.
- Respetar a enamoradas y hermanas.

- No meterse en pleitos sin motivos.
- Asistir regularmente de 5 a 7 pm., los menores y hasta las 9 pm. los “viejitos”.
- Ser leal con los amigos y sobre todo sentirse profundamente guayaquileño, pronunciándose de obra y de palabra si el caso lo demandase.

Todo ésto hizo de estas “galladas” un verdadero cuerpo de acción cívica que quizás sin proponérselo mantuvo el orden y el espíritu festivo de la calle hasta la década de los setenta cuando por diversas razones, esos grupos comenzaron a desintegrarse.

Fuente: ESTRADA, J., Del Tiempo de la Yapa. Cuarta Edición, Poligráfica. Guayaquil, 2005. Páginas 170, 171, 172.

LOS CHALETS

Había otro tipo de residencias particulares de una sola planta con un muy agradable aspecto y mucho confort, preferidas por las familias numerosas que las disfrutaban en total despreocupación del ¡Agua abajo! y más problemas cotidianos de las edificaciones del perímetro central; garantizándose además, la lejanía del bullicio.

Me refiero de los chalets guayaquileños, antecesores de las actuales villas y de los cuales, no sólo quienes tuvieron la suerte de criarse en ellos sino también quienes fuimos sus visitantes ocasionales, guardamos gratos recuerdos, apreciando lo que representaba concurrir al de alguna familia amiga y pasamos el día explorando tantos espacios liberados de peligros y temores.

Características más notables

No he encontrado hasta el momento datos precisos acerca del constructor, del propietario o el padrino del primer chalet de la ciudad, a quienes debemos su bautismo con un vocablo inventado por los suizos para tipificar sus casas de campo. Pero las fotos del siglo XIX nos permiten aproximarnos a la observación de algunas viviendas con características similares a las que conocimos en la infancia y de las cuales quedan poquísimas muestras en la urbe.

Exteriormente, nuestros chalets criollos llegaban hasta la vereda, con un techo volado cubriendo el soportal; el mismo que se sostenía en arcos forrados de madera o estantes recubiertos de zinc acanalado, al igual que toda la fachada. La entrada principal era de rejas ornamentales, cuyos motivos se repetían protegiendo los dos ventanales frontales. Otros tenían puertas de dos hojas y balaustres de madera antepuestos a las chazas de persiana de media hoja, que se abrían hacia afuera.

Como se edificaban a 60 u 80 centímetros del suelo, una escalera corta de tres a cuatro peldaños anchos, daba acceso al recibidor y vista al claustro o patio interior, unas veces techado con vidrio y otras, descubierto, permitiendo el paso a la luz y al aire para el embellecimiento de sus jardines y alegría de los pájaros en sus jaulas bien cuidadas. A los chalets que carecían de claustro, se ingresaba directamente al salón.

Del lado izquierdo o del derecho, según hubiese sido la voluntad de los dueños de acuerdo con los maestros de obra que los construían, estaban las puertas tipo

mampara con vidrios opacos de la amplia sala, en una de cuyas esquinas se acomodaba el pianoforte y en el ángulo opuesto el chinero. Mubles de madera con esterilla, escupideras, gran espejo y consola dorada al fuego. Lámparas de sorbetes de cristal que al contacto con el viento producían lindo sonido. Cuadros y retratos. A continuación el comedor, con puerta propia y cuadro de la Santa Cena enmarcado en plata. Al fondo, la cocina. En la otra sección del comedor desembocaban los dormitorios, todos ellos con puertas individuales y el “ventiúnico” cuarto de baño. Atrás, el patio con árboles frutales, gallinero, palomar, lavandería y servicio higiénico para el personal doméstico.

Los espacios favoritos.

Por la cocina era corriente encontrar una escalera estrechita para subir a la buhardilla, especie de segundo piso del chalet, construido de la mitad hacia atrás, con ventanas a la calle. Una parte de gran espacio se reservaba a vivienda de las empleadas domésticas y el resto a almacén de recuerdos, baúles, maletas, trastos viejos y colecciones de revistas antiguas.

Decoradas por las telarañas, esas buhardillas tenían atracciones casi mágicas para los niños creadores de fantasías. En las horas de mayor calor, el techo de zinc, carente de tumbado, las transformaba en gratuito baño sauna. Aunque gracias a su existencia, seguramente se mantenía la temperatura siempre fresca de la planta principal.

Otro lugar predilecto para juegos era el espacio del entresuelo, por el que había que corretear agachados en guarda de un topetazo con los travesaños y mantener los ojos bien abiertos a fin de esquivar a las ratas, lagartijas, alacranes y más sabandijas pobladoras de tan singular respiradero, que inclusive contaba con rejillas a nivel del soportal por las cuales nos asomábamos a observar el movimiento de la calle.

Fuente: ESTRADA, J., Del Tiempo de la Yapa. Cuarta Edición, Poligráfica. Guayaquil, 2005. Páginas 61, 62, 63, 64 (transcripción).

CASA DE CHILE Y LETAMENDI

Las casas guayaquileñas de inicios del siglo XX eran muy grandes y construidas en su mayoría de madera. En el Barrio del Astillero, esquina suroeste de Chile y Letamendi, se encontraba una casa mixta que ocupaba por lo menos la cuarta parte de una manzana y era de dos pisos. Se conocía que nadie vivía en ella.

Algo recordado de ese inmueble fue la abundante presencia de palomas y murciélagos. En algunas ocasiones se veía que las ventanas se abrían y se cerraban, motivo que llamó la atención de los niños del sector. En varias ocasiones, un grupo de menores se dirigió hacia la villa para tratar de observar qué había en su interior. Tal era el miedo que esa vivienda provocaba en ellos que nunca pudieron lograr su objetivo.

En esa época había la creencia de apariciones del diablo, almas en pena y demás hechos que atemorizaban a los niños. Por lo cual era frecuente al momento de tratar

de observar el interior de la vivienda que alguien gritase ¡Ahí está el diablo! ¡Ahí está el diablo! y seguido de ésto todos los niños salían corriendo.

Fuente: Sr. Salomón Gutiérrez, Morador del Barrio del Astillero.

COMERCIO Y DEPORTE EN EL BARRIO DEL ASTILLERO

El Barrio del Astillero siempre se ha caracterizado por ser un sitio industrial y comercial. A lo largo de la orilla del Río Guayas era común encontrar gran cantidad de muelles de madera y varaderos. Una peculiaridad de este barrio fue el arribo continuo de embarcaciones procedentes de diferentes sectores del país.

Desde el interior de la costa llegaban varias naves cargadas de productos como víveres, leche, carne, entre otros, los cuales se expedían a los moradores del sector. Así mismo desde el sur llegaban barcos cargados de banano, producto que era desembarcado por decenas de hombres con cuerpos musculosos debido al extenuante trabajo quienes acostumbraban también practicar los deportes del Box y fútbol en el antiguo Coliseo Huancavilca (actual Polideportivo Huancavilca), construido con caña y madera.

Así este barrio se ha caracterizado por el comercio y el amor al deporte.

Fuente: Sr. Salomón Gutiérrez, Morador del Barrio del Astillero.

EL PRIMER ZOOLÓGICO

Por el año 1933, para distraernos con un hermano menor, cada domingo nos llevaban al jardín-zoológico instalado en la cómoda y atractiva residencia llamada Villa María, propiedad de José Rodríguez Bonín, ubicada en las Calles Vacas Galindo entre Cinco de Junio y Vivero (Barrio del Astillero).

La villa era de fachada color gris, con torrecillas y una verja de hierro al frente, con altas palmeras comunes y otras de nombre palmas de abanico o del viajero, árboles frutales y un hermoso jardín de bonitas flores.

En esa casa había una colección de animales poco comunes en nuestro medio: gallinas chinas, papagayos, guacamayos, pavos reales, diostedés, avestruces, cisnes en una laguna artificial adornada de un puentecito de madera, un lagarto de nuestros ríos litoralenses, monos y otras especies que mirábamos a través de rejas de seguridad.

En jaulas especiales también se exhibían un enorme cóndor y un águila que llamaban la atención de un chico de entonces, y vistosos canarios de extraños lugares. Los variados animales recibían la visita de vecinos de la ciudad y turistas tanto los fines de semana como los días festivos. En época de los años cincuenta el local se convirtió en un jardín de infantes.

Otro zoológico guayaquileño fue el que instaló al comienzo de la segunda mitad del siglo XX el abogado y empresario Eduardo Carrión Toral en el parque de diversiones Bim-Bam-Bum ubicado a la salida de la ciudad, vía a Playas, a un lado del estero Salado. Allí había animales salvajes como tigres, lagartos, gatos monteses y además de monos y una diversidad de aves raras.

Las autoridades del colegio fiscal femenino Guayaquil inauguraron otro zoológico que atrajo mucho público en un área de la manzana que ocupa dicho plantel. Estos fueron sanos lugares para el esparcimiento de los habitantes de la metrópoli.

Hugo Delgado Cepeda.

Fuente: ARTETA, G., Estampas Porteñas: Evocaciones de nuestro Guayaquil, Diario EL Universo, Guayaquil, 2007 (transcripción).

ANEXO 6

FOLKLORE SOCIAL

FIESTAS CELEBRADAS EN EL BARRIO DEL ASTILLERO

FIESTA DE LAS YOLAS

El amor al Río Guayas y la tradición deportiva son dos aspectos propios de los guayaquileños. Algunos años atrás durante el mes de septiembre se realizaba en la ciudad la denominada Fiesta de las Yolas, durante la cual se realizaba la travesía Guayaquil – Posorja.

Esta competencia se iniciaba desde la Rotonda (Av. Nueve de Octubre) y participaban varias yolas en su mayoría pertenecientes a diferentes instituciones de la ciudad. Todavía es recordado con asombro la gran velocidad y el entusiasmo de los participantes al navegar.

A lo largo de la orilla cientos de personas observaban atentamente esta competencia. Para poder navegar era necesario que el trayecto se realizara muy cercano a la orilla para así evitar la fuerte corriente del “manso” Guayas. Esta fiesta ya no se realiza a pesar de la existencia de un club de yolas en el Barrio del Astillero.

Fuente: Moradores del Barrio del Astillero.

CRISTO REY

Octubre en el calendario de las celebraciones guayaquileñas finalizaba con una festividad religiosa que con el correr de los años ha ido perdiendo brillo, hasta quedar deslucida y venida a menos, entre el vocinglerío materialista de la era.

Alrededor del día 20, las abuelas comenzaban a pensar en Cristo Rey. Limpiaban cuidadosamente la imagen en cuadro o en bulto. Abrían los pesados baúles para sacar globelinos, colchas de raso, sobrecamas de brocado, pedazos de tules, manteles de encaje y más materiales con los que engalanarían la ventana central o el balcón principal de cada casa.

Plancha que plancha arrugas y marcas de dobleces, se pasaban siquiera una semana. Y la víspera del último en compañía del escuadrón de servicios especiales que incluía al personal doméstico, hijas solteras, nietas y nietos mayores, por la tarde dirigían el montaje de una escenografía que contando con idénticos elementos, nos parecía que cada año era mejor.

Luego los candelabros, los jarrones, las flores, los reflectores, las guirnaídas y papel plateado y cuando la tarea concluía, bajábamos a mirarla desde la acera de enfrente, corrigiendo detalles para que nuestro Cristo Rey fuese el mejor de la cuadra, donde habían por lo menos seis.

Por la noche acostumbrábamos salir a pasear en carro, para admirar los arreglos de otros barrios. Muchos de ellos verdaderas obras de arte creadas por nuestro pueblo, haciendo gala de ingenio en homenaje al Rey de Reyes, en el día que la liturgia cristiana le tenía reservado.

Cristo Rey amanecía iluminado y el domingo, después de misa de 10h00, portando el Santísimo para iniciar la concurrida procesión y bajo un palio sostenido por cuatro señores, salían los curas de la parroquia a recorrer algunas calles circundantes, cantando canciones propias de esta ocasión. Cuando se detenían para rezar letanías frente a los balcones adornados, les arrojábamos pétalos de flores, recibiendo a cambio dos o tres efluvios de incienso que los comedidos monaguillos se encargaban de ofrecer, levantando los sahumeros en señal de reverencia y salutación.

Este año Cristo Rey ha pasado desapercibido en nuestro barrio, como en casi todos los barrios de la ciudad. Y pienso que la desaparición de esta tradicional festividad, que no ha dejado de llamarme la atención, se debe a dos factores: primero, las abuelas que se encargaban de perpetuarla, ya no viven; segundo, así como las fechas de la patria suelen cambiarse a voluntad del mandamás de turno, las expresiones de religiosidad también se van modificando y resulta que Cristo Rey ya no se celebra el último domingo de octubre, porque ahora dicen los entendidos, que debe hacerse 33 semanas después de Pascua de Resurrección, aunque tradicionalmente su día haya sido aquel que a nosotros nos enseñaron a recordar.

Por otra parte, las procesiones, otrora tan solemnes y respetadas, tienen que abrirse paso entre el ruidoso tráfico de nuestras calles y quedan poquisimas familias dispuestas a congregarse una tarde de sábado para armar un altar.

Fuente: ESTRADA, J., Del Tiempo de la Yapa. Cuarta Edición, Poligráfica. Guayaquil, 2005. Páginas 112, 113, 114 (transcripción).

JUEGOS POPULARES Y TRADICIONALES EN EL BARRIO DEL ASTILLERO

ZUMBAMBICO

El zumbambico consiste en un pedazo de piola, hilo o lana con un botón al centro. Se unía los extremos del hilo incrustando el botón al centro, para hacerlo girar hasta que éste adquiriera elasticidad y movimiento. Los enredos que producía el zumbambico en el pelo y otras partes del cuerpo eran fatales a tal punto que tenían que cortarse el pelo o romper el "juguete". No había otro remedio.

Otras personas lo elaboraban con una tapilla de cola aplastada o una lata en vez de los botones; en este caso el zumbambico se convertía en una filuda y cortante "máquina" que al pequeño contacto rompía todo lo que se le ponía al frente, por decir lo menos.

El sonido que produce el zumbambico es algo especial que contagia a cualquiera. A veces se hacía competencias para ver la resistencia de estos juguetes que cobraban vida al momento que el niño o el joven se ponía en contacto. Era común ver en cualquier lado a los niños jugar con el zumbambico o mientras se iba o venía de la escuela.

Fuente: MANTILLA, O., Juegos Populares de Antaño Segunda Edición, Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito, 2003.

LA YUCA

Este era un juego para chicas pero en algunas ocasiones también lo jugaban los chicos. En su mayoría era practicado por niñas de diez a doce años quienes se agrupaban entre diez o quince participantes. Para poder jugarlo necesitaban clavar un palo o arrimarse a un árbol.

Entonces la chica que salía con más fuerza se abrazaba al árbol o al palo que habían puesto. Luego la segunda chica iba y se abrazaba a la primera, luego venía la tercera, la cuarta y así sucesivamente.

Había otro grupo que se sorteaba, preferiblemente de varones quienes tenían que ir a arrancar la cadena. Ese era el juego más hermoso para quienes lo practicaban, porque se reían, se caían o se chocaban unos con otros.

El tiempo de duración de este juego oscilaba entre una y tres horas.

Fuente: Sr. Salomón Gutiérrez, Morador del Barrio del Astillero.

TORNEO DE CINTAS

La algarabía se ponía de manifiesto y las principales calles se convertían en centros de atención. El torneo de cintas se hacía en bicicletas y cada participante tenía que insertar la punta del esfero, el lápiz o un palo de helado, en el ojal (argolla) de la cinta

que contenía una corbata enrollada, para tratar de llevarse al pasar montado en la bicicleta.

Varias eran las vueltas o "turnos" que hacían los concursantes para tratar de "pescar" el mayor número de corbatas, que estaban suspendidas a lo largo de una sogá o alambre; a una altura convencional que puedan alcanzar los ciclistas alzando la mano, mientras están en movimiento compitiendo.

El participante, o mejor dicho los involucrados en el juego, tenían como aliado casi siempre al suelo, por cuanto en cada vuelta chocaban con los mirones que se encontraban apostados a los costados o sencillamente porque resbalaban de sus vehículos de dos ruedas.

La curiosidad era tan grande que no importaba ubicarse en donde sea, con tal de poder mirar el espectáculo. A veces embestían los ciclistas participantes, pero no pasaba nada más que un susto y algunos moretones.

Fuente: MANTILLA, O., Juegos Populares de Antaño Segunda Edición, Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito, 2003.

RONDAS

LA PEGA CON VIDA

La pega se trataba de escoger un lugar y esa era la madrina, nos poníamos en círculo y decíamos "tane tane tu cape nane nu tifasa timula tas tes tis tos tus para que la lleves tú", la persona que la cogía tenía que perseguir a las demás y las demás corríamos y nos escondíamos donde la madrina pero si no le pasaba la pega a la otra.

HAY CANDELA EN LA CASA VIEJA

La Candela era un juego que era de prenda, alguien tenía un objeto y le preguntaba al otro, ¿hay candela?, ¡en la casa vieja!, ¿hay candela?, ¡no, en la casa vieja!, y le pasaba la candela, ese se cogía el estante y el salía ¿hay candela?, ¡en la casa vieja!, ¿hay candela?, ¡No, no hay candela anda a la casa vieja!. Era un juego de estantes, tenía mucho que ver con la arquitectura nuestra.

LA REINA COJA

¿Dónde va la Reina coja?
 Riduflín, riduflán, sitan
 Vaya a recoger violetas
 Riduflín, riduflán, sitan
 ¿Para qué son las violetas?
 Riduflín, riduflán, sitan
 Para perfumar mi ropa
 Riduflín, riduflán, sitan
 ¿Si te encuentras con el ángel?
 Riduflín, riduflán, sitan
 Ya le mostraré corona

Riduflín, riduflán, sitan
 ¿Si te encuentras con el diablo?
 Riduflín, riduflán, sitan
 Ya le mostraré mis cachos
 (Todos corren)

LA PÁJARA PINTA

Estaba la pájara pinta
 Sentada en su verde limón
 Con el pico recoge la rama
 Con la rama recoge la flor
 Ay ay cuando veré mi amor
 Me arrodillo al pie de mi amante
 Me levanto al pie del constante
 Dame la mano, dame la otra
 Dame un besito que sea de tu boca
 Yo soy la niñita del Conde Laurel
 Que quiere casarse
 Y no halla con quién
 Con esta sí, con esta no
 Con esta sí me casaré yo
 Cásate conmigo que yo te daré
 Zapatos y medias color de café
 Doncella del prado
 Que al campo salís
 A recoger flores de marzo y abril
 Estaba la pájara pinta...

EL CURA DE LA PARROQUIA

Al cura de la parroquia se le ha perdido... (nombrar un objeto cualquiera)
 Y dice que lo tiene Juan
 Juan: ¿Yo, señor?
 Cura: Sí, señor
 Juan: No señor
 Cura: Entonces, ¿quién lo tiene?
 Juan: Lo tiene Pepe

(Continúa la misma conversación entre Juan y Pepe; y así sucesivamente)

Fuente: VERDUGA, R., Juegos y canciones del ayer, Casa de la Cultura Ecuatoriana
 Núcleo del Guayas, Guayaquil, 1996.

ANEXO 7

TIPOS DE NEGOCIOS EXISTENTES EN EL
BARRIO DEL ASTILLERO

Actividad Naval	
Astilleros o varaderos	4
Total	4

Venta de artículos de madera	
Puertas	1
Mueblería	1
Marquetería	1
Total	3

Otros sitios de Salud	
Centro de medicina natural	1
Odontología	1
Venta de productos naturales	1
Total	3

Industrias	
Fábrica de hielo	1
Fábrica de confites	1
Empacadora de camarón	1
Total	3

Servicios para autos	
Talleres mecánico automotriz	4
Lavadora de carros	1
Venta de autos usados	1
Total	6

Centros de Servicio Técnico	
Taller hidráulico	1
Centro de Servicio Técnico	1
Servicio técnico para equipos de refrigeración	1
Total	3

Instituciones Educativas	
Colegios	3
Escuela	1
Jardín de Infantes	1
Academia de inglés	1
Total	6

Elaboración y Venta de Implementos de Vestir	
Sastrerías	3
Venta de calzado	1
Venta de uniformes médicos	1
Total	5

Venta de artículos varios	
Implementos de seguridad vial	2
Venta de equipos de telecomunicaciones	2
Importadora	1
Remates de electrodomésticos	1
Venta de instrumentos para fumigación	1
Venta de materiales de construcción	1
Total	8

Otros	
Distribuidora de botellones de agua	1
Bodegas	5
Frigoríficos	4
Central de bomberos	1
Centro de Atención al cliente PORTA	1
Empresa de seguridad	1
Centro de Grabados en plástico	1
Club Social	1
Fundación	1
Inmobiliaria	1
Empresa Eléctrica	1
Instituto Nacional de Pesca	1
Venta y elaboración de esculturas	1
Total	20

Negocios Barriales	
Tiendas	9
Peluquerías y salones de belleza	7
Lavanderías	3
Buffets y organizadoras de eventos	3
Comisariatos	3
Gimnasios	2
Negocios domésticos (jugos, colas)	2
Bazar	1
Centro de revelado fotográfico	1
Video Club	1
Total	32

Infraestructura Turística	
Cybers y locutorios	5
Gasolineras	2
Total	7

Fuente: Elaboración Propia.

ANEXO 8

TOTAL DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES EN EL ÁREA DE ESTUDIO



La mayoría de negocios de la zona forman parte de la Planta Turística (86), seguido por los negocios relacionados a los astilleros (45).

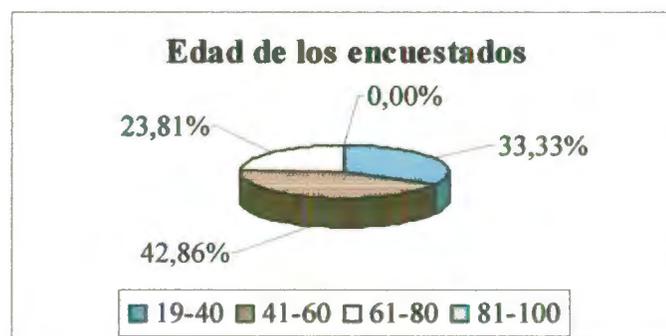
Fuente: Elaboración propia.

ANEXO 9

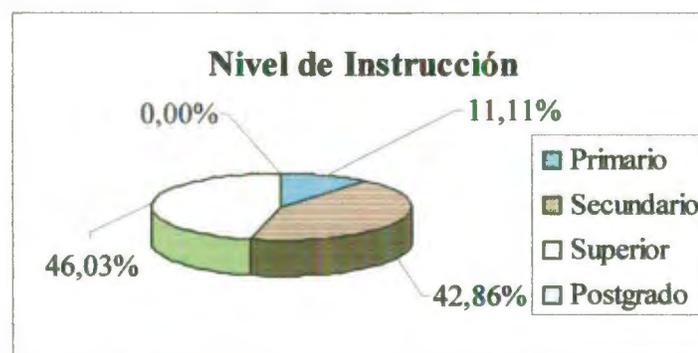
RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS



Del total de encuestados el 55,56% fueron mujeres y el 44,44% restante hombres.



La mayor parte de los encuestados con un porcentaje de 42,86 tuvieron una edad comprendida entre 41 y 60 años mientras que se encontró 0% de personas con edad entre 81 y 100 años.



De las personas encuestadas, el 46,03% contaban con un nivel de instrucción superior, seguido de un porcentaje de 42,86% con nivel de instrucción secundario.



Del total de encuestados el 61,90% llevan residiendo en el barrio entre 1 y 25 años mientras que sólo el 3,17% ha residido en el lugar por más de 76 años.



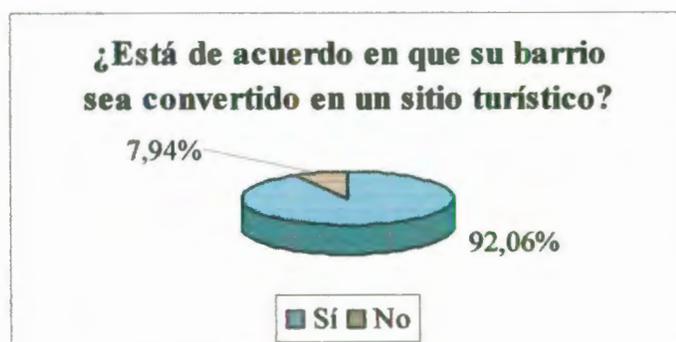
Los encuestados consideran que el mayor problema presente en el barrio es la falta de organización barrial seguida de la inseguridad.



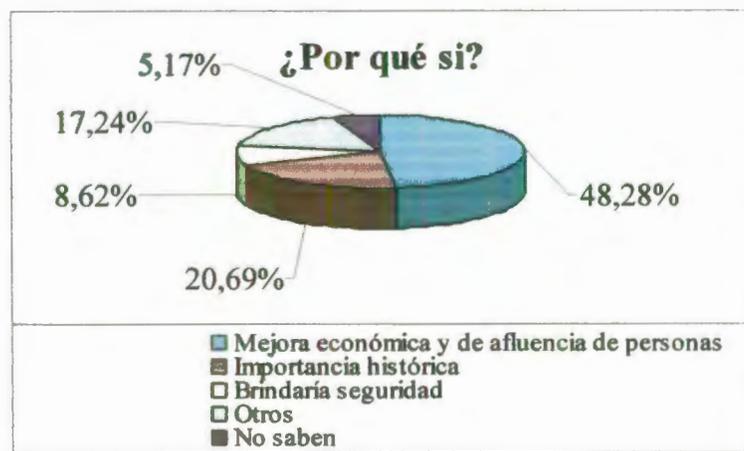
La mayoría de encuestados realizan actividades económicas en el barrio (66,67%).



El 66,67% de los encuestados desconocen si su barrio es visitado por turistas.



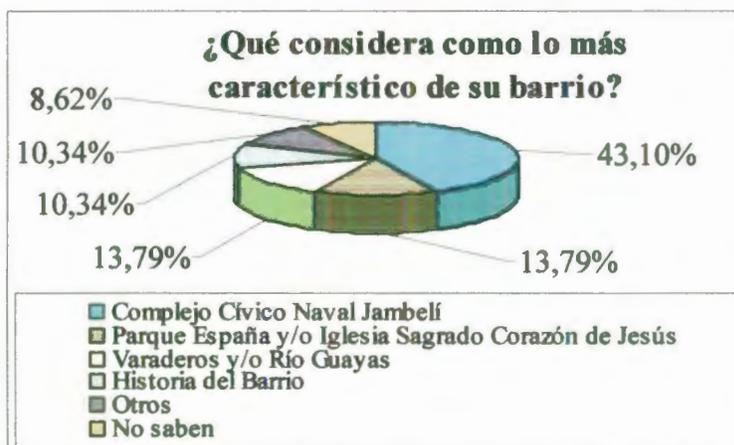
El 92,06% de los encuestados están de acuerdo en que su barrio sea convertido en un sitio turístico.



Del porcentaje que respondió afirmativamente a la pregunta anterior, al 48,28% le gustaría que su barrio sea turístico porque consideran que éste traería mejora económica y afluencia de personas al barrio.

Otras razones:

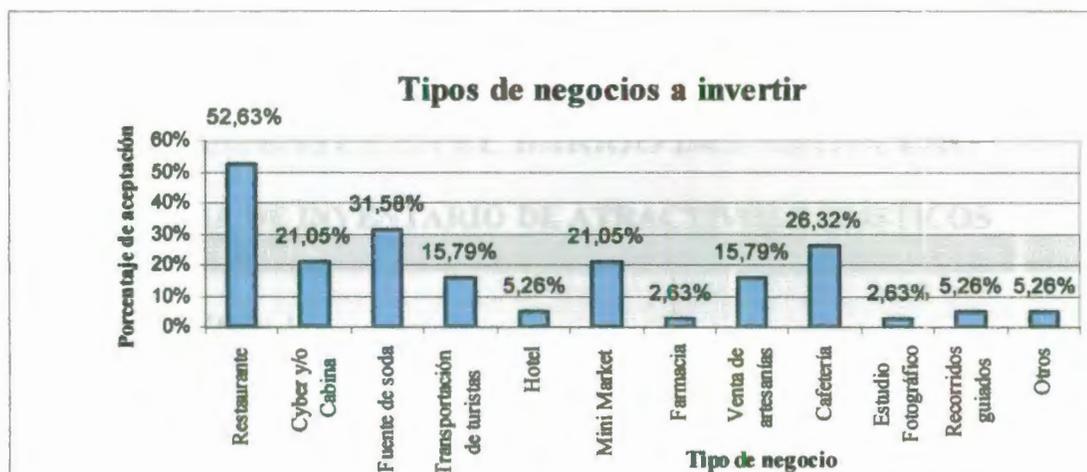
1. Daría realce a los astilleros
2. Llegaría la Regeneración Urbana a todo el barrio
3. Ayudaría a la comunidad
4. La marina como institución
5. Todo bien, con tal que no nos boten
6. Por algo se paga el impuesto por turismo
7. Bien, siempre y cuando se brinden mayores facilidades en los permisos para quien ponga un negocio y que no sean tan excesivos en sus cobros
8. Por ser un barrio tradicional
9. Por su tradición y para que conozcan que éste fue el barrio donde nació Barcelona y EMELEC
10. Daría prosperidad
11. Nos beneficiaría
12. El lugar es bonito
13. Podría relacionarse con otras personas
14. Porque es el comienzo de la zona antigua de Guayaquil y los colegios antiguos



Según los encuestados, el Complejo Cívico Naval Jambelí es considerado lo más característico del Barrio con un 43,10%, seguido del Parque España e/o Iglesia del Sagrado Corazón, y los varaderos y/o Río Guayas, ambos con 13,79%



De todos los encuestados, el 65,52% estaría dispuesto a invertir en un negocio.



De los tipos de negocios planteados en las encuestas, los que mayor acogida tuvieron fueron los restaurantes, seguidos de las fuentes de soda y cafeterías; contrarios a estos las farmacias y estudios fotográficos fueron los que tuvieron menor acogida.

ANEXO 10

FICHAS DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS EXISTENTES EN EL BARRIO DEL ASTILLERO

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 1
ENCUESTADOR: Galo Castro / Magaly Castro
FECHA: 13/12/2007
NOMBRE DEL ATRACTIVO: Barrio del Astillero
CATEGORÍA: Manifestaciones culturales
TIPO: Históricas
SUBTIPO: Zonas Históricas-Conjuntos parciales

UBICACIÓN

PROVINCIA: Guayas
CIUDAD y/o CANTON: Guayaquil
PARROQUIA: Olmedo, Ayacucho y Ximena
DIRECCIÓN: Espacio comprendido entre las calles Gómez Rendón, El Oro, Chile y el Río Guayas

CENTROS URBANOS MÁS CERCANOS AL ATRACTIVO

POBLADO: Guayaquil	DISTANCIA: 0 Km.
POBLADO: Eloy Alfaro (Durán)	DISTANCIA: 4 Km.
POBLADO: Samborondón	DISTANCIA: 32 Km.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

Según el sitio web visitaguayaquil.com, la altura, temperatura y precipitación de la ciudad son las siguientes:

ALTURA: 4 m.s.n.m.

TEMPERATURA: La temperatura promedio de Guayaquil oscila entre los 20 °C y 27 °C.

PRECIPITACION: La precipitación anual media de la ciudad es de 986mm.

ESTILO:

La mayoría de los inmuebles existentes tienen estilo ecléctico y según el Arq. Parsival Castro los estilos arquitectónicos más importantes en el lugar fueron Art Nouveau e Internacional.

CONSERVACIÓN DEL ESTILO:

Actualmente existen pocas edificaciones que conservan detalles de esos estilos a causa de modificaciones a lo largo del tiempo.

ESTILO DEL ENTORNO:

La mayoría de las edificaciones ubicadas cerca del área de estudio son eclécticas.

ÉPOCA DE CONSTRUCCIÓN:

La mayor parte de las construcciones se dieron a partir de la segunda mitad del siglo XX.

ESTADO DE CONSERVACIÓN:

Inmuebles modificados a lo largo del siglo XX

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL:

El plano existente en el Barrio del Astillero es de tipo damero.

MATERIALES UTILIZADOS:

Las construcciones existentes en el barrio se realizaron en su mayor parte con madera, madera y quincha, madera y ladrillo, y hormigón armado.

VALOR EXTRÍNSECO**HECHOS QUE SE RECUERDAN:**

- Nacimiento de los equipos Barcelona y Emelec
- Elección de la primera Miss Ecuador, Sara Chacón en 1930
- El Festival de las Yolas
- Festividades Religiosas (Cristo Rey, Navidad y Domingo de Ramos)
- Festividades de la Armada Nacional (25 de julio)
- Día de la Raza

USOS (SIMBOLISMO):

Residencial, comercial e industrial.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Recuperado o restaurado

CAUSAS:

La Municipalidad de Guayaquil por medio de la Fundación Guayaquil Siglo XXI emprendió el programa de Regeneración Urbana que consistió en el mejoramiento de las aceras y soportales, dotación de mobiliario urbano, señalización horizontal y adcentamiento de las fachadas.

ENTORNO:

- Recuperado o restaurado
- En proceso de deterioro (con posibilidad de recuperación)

CAUSAS:

Mediante la "Regeneración Urbana" se ha mejorado la imagen y los servicios básicos de algunos sitios cercanos. Por otro lado también existen lugares deteriorados.

APOYO**INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO****VIAS**

- **TERRESTRE:** Pavimentada/asfaltada
Permanente
- **ACUÁTICO:** Fluvial
- **AÉREO:** Nacional o Internacional

TRANSPORTE: Bus, automóvil, avión o barco.

TEMP. DE ACCESO:

Las áreas públicas pueden ser visitadas durante todo el día, las edificaciones de propiedad privada sólo pueden ser observadas desde el exterior. El museo, restaurantes y más empresas comerciales tienen su propio horario de atención.

DÍAS AL AÑO: 365 días (áreas públicas)

DÍAS AL MES: 30 días (áreas públicas)

HORAS AL DÍA: 24 horas (áreas públicas)

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Malecón 2000: La entrada sur del Malecón 2000 se encuentra a tres cuadras del límite del área de estudio.

Barrio del Centenario: Se encuentra al otro lado de la calle El Oro (límite sur).

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Inexistente

ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO (ÁREAS PÚBLICAS):

Fundación Municipal Guayaquil Siglo XXI. Ing. Wilfrido Matamoros, Gerente General.

Dirección: Callejón Sargento Vargas # 116 y Av. Olmedo

Teléfono: 2400 719 ext.115 o 101

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 2

ENCUESTADOR: Galo Castro Iturralde / Magaly Castro Mero

FECHA: 1/02/2008

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Unidad Educativa de La Providencia

CATEGORÍA: Manifestaciones culturales

TIPO: Históricas

SUBTIPO: Arquitectura-Religiosa

UBICACIÓN

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Guayaquil

PARROQUIA: Olmedo

DIRECCIÓN: Eloy Alfaro # 1003 y Carlos Gómez Rendón

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

ESTILO:

Ecléctico

CONSERVACIÓN DEL ESTILO:

La rectora del plantel, Sor Ruth Roldán, destaca que esta edificación ya tiene más de cien años y conserva muchas de las características de su fachada y corredores. Sin embargo el inmueble ha sido *modificado en varias ocasiones con la finalidad de dotar de mejores servicios a las estudiantes y personal docente por lo cual a la edificación original se le adicionó dos pisos más.*

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL:

El inmueble posee un patio central y alrededor del mismo se encuentran las diferentes áreas tales como: aulas, laboratorios, capilla, entre otros.

MATERIALES UTILIZADOS:

Hormigón armado

CAUSAS DE INTERÉS TURÍSTICO

Es una institución educativa tradicional del barrio y de la ciudad que está presente en el sitio desde 1872. Además su edificación es atractiva, siendo uno de sus mejores sitios su amplia y hermosa capilla.

Otro de los aspectos destacables de la comunidad es el hábito de conservación de los bienes en general de la congregación, por lo que existe la posibilidad de que en el

plante! se cree un museo donde se expongan algunos objetos antiguos de la comunidad religiosa.

Anualmente durante el mes de septiembre se realiza la Semana Cultural, evento en el que las alumnas ponen de manifiesto todos los conocimientos adquiridos en las prácticas de laboratorio y cocina, así como las habilidades para la danza, modelaje, aeróbicos, música, bordado, costura, etc.

VALOR EXTRÍNSECO

HECHOS QUE SE RECUERDAN:

La labor realizada por las Hermanas de la Caridad quienes vinieron de Francia a nuestro país para poder realizar obras en las áreas de salud y educación favoreciendo a los más pobres y carentes de instrucción.

Al inicio establecieron el colegio en un local ubicado muy cerca de la actual Casona Universitaria. Siendo éste posteriormente destruido por un incendio, se trasladaron al sitio actual gracias a la compra y donación del terreno donde se han dedicado ininterrumpidamente desde 1872 a formar niñas y señoritas en valores, ciencias y fe católica.

Otro aspecto a tomar en cuenta es la historia y desarrollo de la Congregación Religiosa, fundada en Francia por Santa Luisa de Marillac en 1633, inspirada en la obra de su confesor San Vicente de Paúl; congregación compuesta por más de 20.000 hermanas, presentes en 94 países de los cinco continentes.

USOS (SIMBOLISMO)

Educativa y residencial (8 religiosas de la caridad)

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Conservado

CAUSAS:

En el sitio se ha desarrollado ininterrumpidamente las actividades educativas a cargo de la Congregación de las Hermanas de la Caridad, manteniendo hasta la actualidad el prestigio de su calidad curricular y de infraestructura.

ENTORNO:

Recuperado o restaurado

CAUSAS:

El programa municipal de la Regeneración Urbana

APOYO**INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO****TEMP. DE ACCESO:**

De abril a enero: por las tardes o fines de semana y bajo previa cita.

De febrero a mediados de abril: Todo el día, bajo previa cita.

DÍAS AL AÑO: Todo el año excepto las fiestas religiosas

DÍAS AL MES: 30 días

HORAS AL DÍA: Lunes a Viernes (4 horas) / Sábados y Domingos (6 horas)

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

La entrada sur del Malecón 2000 (junto a la Iglesia San José) se encuentra aproximadamente a tres cuadras de esta edificación.

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Inexistente

ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

Congregación de las Hermanas de la Caridad cuya sede está en Quito y se encuentra dirigida por la Madre Provincial.

En Guayaquil: Sor Ruth Roldán, Rectora de la Unidad Educativa de La Providencia.

Teléfono: 04-2400 283 / 2400 324

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 3

ENCUESTADOR: Galo Castro / Magaly Castro

FECHA: 13/12/2007

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Fábrica de confites "La Universal"

CATEGORÍA: Manifestaciones culturales

TIPO: Realizaciones Técnicas Científicas y Artísticas Contemporáneas

SUBTIPO: Explotaciones agropecuarias o industriales

UBICACIÓN

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Guayaquil

PARROQUIA: Olmedo

DIRECCIÓN: Eloy Alfaro # 1103 e/ Gómez Rendón y Maldonado

Nota: Algunos puntos de esta ficha serán omitidos debido a la constante negativa de ayuda por parte de las autoridades de la empresa.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE:

Su fachada y el área cercana donde se encuentra esta industria muestran una buena imagen por haber sido intervenidas por la "Regeneración Urbana".

PRODUCTOS Y MATERIALES:

La edificación ha sido construida con hormigón armado.

INSTALACIONES EXISTENTES:

Sus áreas de producción están dentro de su inmueble de tres niveles pero al no contar con el permiso para visitar el interior de la edificación no se puede describir sus instalaciones.

FORMA DE EXPLOTACIÓN:

La Universal es una fábrica de elaboración de confites como chocolates, caramelos y galletas.

CAUSAS DEL INTERÉS TURÍSTICO:

Esta es una de las industrias más antiguas de la ciudad cuyos productos gozan de gran prestigio a nivel nacional por lo que sería interesante mostrar el proceso de elaboración de chocolates a los clientes y/o visitantes.

VALOR EXTRÍNSECO

USOS (SIMBOLISMO):

Industrial

Comercial: En la planta baja funciona un almacén donde se venden sus productos.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Recuperado o Restaurado

CAUSAS:

La fábrica cerró sus puertas a inicios del 2002 por falta de liquidez de sus anteriores dueños, pasando desde allí a manos de los trabajadores. Posteriormente fue reabierta en septiembre del 2005 luego de que el Grupo NOBIS la adquirió al pagar \$ 6.000.000 y hacer otras inversiones para volver a reactivar la fábrica.

ENTORNO:

Recuperado o Restaurado

CAUSAS:

El programa municipal de la Regeneración Urbana

APOYO

INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Malecón 2000: Ubicado 6 cuadras al norte de la fábrica (entrada sur junto a la Iglesia San José).

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS**DATOS GENERALES****FICHA NÚMERO:** 4**ENCUESTADOR:** Galo Castro / Magaly Castro**FECHA:** 15/12/2007**NOMBRE DEL ATRACTIVO:** Castillo de Espronceda**CATEGORÍA:** Manifestaciones culturales**TIPO:** Históricas**SUBTIPO:** Arquitectura-Civil**UBICACIÓN****PROVINCIA:** Guayas**CIUDAD y/o CANTON:** Guayaquil**PARROQUIA:** Ayacucho**DIRECCIÓN:** Eloy Alfaro # 1915 y Venezuela**CALIDAD****VALOR INTRÍNSECO****CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO****ESTILO:** Ecléctico**CONSERVACIÓN DEL ESTILO:**

Según el Lcdo. Alfredo Moreira, Director Técnico de Área del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC), este inmueble es relevante o de valor arquitectónico ya que tiene una valoración histórica representativa del siglo XX. La mayoría de los rasgos sobresalientes de la fachada se han mantenido.

ÉPOCA DE CONSTRUCCIÓN:

Este inmueble fue construido entre 1930 y 1935 por petición del industrial español Miguel Martínez de Espronceda.

ESTADO DE CONSERVACIÓN:

Según el INPC, el estado de mantenimiento del inmueble es bueno. El edificio recuperó su atractiva fachada desde que fue pintada como parte de la Regeneración Urbana; su interior está descuidado y carece de atractivo.

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL:

Esta edificación posee una altura máxima de cuatro pisos y su aspecto se asemeja a los castillos europeos rememorando la ascendencia española de su mentalizador. En su interior posee una escalera principal y junto a ésta están varios departamentos donde residen varias familias. En la planta baja se han instalado una mueblería y un pequeño restaurante.

MATERIALES UTILIZADOS:

Según el INPC, la estructura, las lozas y los cimientos de este inmueble son de hormigón armado y las paredes de ladrillo.

DECORACIÓN:

- **Molduras y ornamentación:** acanalado simulando piedra, dinteles, ventanas, ménsulas.
- **Color:** amarillo y café
- **Textura:** lisa y acanalada.
- **Otras características relevantes:** pórticos, arcos de medio punto, ventanas, chazas, madera, hierro.

Fuente: INPC

CAUSAS DEL INTERÉS TURÍSTICO:

Las bebidas gaseosas Fox y La Frutal así como la Destilería Hispano-Francesa fueron algunas de las fábricas insignes del barrio durante el siglo XX. Según los residentes del inmueble, en varias ocasiones han recibido la visita de turistas a quienes su arquitectura les ha llamado la atención.

Además hay que recalcar que es la única edificación del barrio que ha sido declarada como Patrimonio Cultural de la Nación por el INPC. Este edificio fue registrado en el Inventario del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural en febrero de 1987.

VALOR EXTRÍNSECO**USOS (SIMBOLISMO)**

Residencial y comercial (restaurante y mueblería)

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

En proceso de deterioro (con posibilidad de recuperación)

CAUSAS:

A pesar de ser un bien patrimonial en la actualidad presenta un alto grado de descuido y al parecer no existen regulaciones para su conservación. Además para los residentes esta edificación es sólo su hogar.

ENTORNO:

Recuperado o Restaurado

CAUSAS:

El programa municipal de la Regeneración Urbana.

APOYO**TEMP. DE ACCESO:**

Se puede observar su fachada durante todo el año. El acceso al interior es restringido puesto que es un inmueble residencial.

DÍAS AL AÑO: 365 días (sólo observación)
DÍAS AL MES: 30 días (sólo observación)
HORAS AL DÍA: 24 horas (sólo observación)

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Parque España e Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Inexistente

ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

Familiares de la Sra. Lucrecia Peribonio.

Ente Asesor: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC)

Dirección: Calle Panamá # 200 y Orellana, Piso 1 Oficina 102

Teléfono: 04 – 230 3671

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS**DATOS GENERALES****FICHA NÚMERO:** 5**ENCUESTADOR:** Galo Castro / Magaly Castro**FECHA:** 15/12/2007**NOMBRE DEL ATRACTIVO:** Varadero Barcelona**CATEGORÍA:** Manifestaciones culturales**TIPO:** Realizaciones Técnicas, Científicas y Artísticas Contemporáneas**SUBTIPO:** Explotaciones industriales**UBICACION****PROVINCIA:** Guayas**CIUDAD y/o CANTON:** Guayaquil**PARROQUIA:** Ximena**DIRECCIÓN:** Orilla del río Guayas y Venezuela**CALIDAD****VALOR INTRÍNSECO****DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE:**

El varadero está ubicado en un sitio que fue restaurado por medio de la "Regeneración Urbana" (calle Venezuela) pero sus instalaciones no fueron intervenidas por este plan municipal.

FORMA DE EXPLOTACIÓN:

En la actualidad en el sitio se realizan reparaciones de embarcaciones de mediano calado. Con el pasar del tiempo este astillero ha mejorado su sistema de construcción implementando maquinarias y herramientas modernas, pero a pesar de esto sus instalaciones se mantienen rústicas y atractivas.

CAUSAS DEL INTERÉS TURÍSTICO:

Los astilleros de Guayaquil tuvieron un papel importante en el desarrollo socioeconómico de la ciudad y del país, lo que hace que su historia sea recordada y valorada.

El sistema de construcción y reparación de embarcaciones empleado en este astillero es considerado "artesanal" en comparación con el utilizado en ASTINAVE debido a que no se cuenta con grandes instalaciones y novísimas maquinarias.

VALOR EXTRÍNSECO**HECHOS QUE SE RECUERDAN:**

Los campeonatos de fútbol entre los trabajadores de los astilleros Barcelona y Marianita durante las fiestas de la ciudad (julio y octubre).

Reparación y construcción de barcos de madera y acero, en especial antes de la debacle del sector camaronero a causa de la "Mancha Blanca".

USOS (SIMBOLISMO):

Sitio de reparación y construcción de embarcaciones navales

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Conservado

CAUSAS:

La actividad se ha mantenido a lo largo de los años innovando su tecnología con el paso del tiempo. Algo a recalcar es el aspecto renovado del varadero debido fundamentalmente a la Regeneración Urbana de la calle Venezuela.

ENTORNO:

Recuperado o restaurado

CAUSAS:

El programa municipal de Regeneración Urbana

APOYO

TEMP. DE ACCESO:

Se puede observar sus instalaciones todo el año. Las labores de los trabajadores de los astilleros se llevan a cabo principalmente de lunes a viernes desde las 09:00 hasta las 18:00.

DÍAS AL AÑO: 365 días (sólo observación)

DÍAS AL MES: 30 días (sólo observación)

HORAS AL DIA: 24 horas (sólo observación)

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Parque España e Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús: Ubicados a 4 cuadras (3 al oeste y 1 al norte).

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Inexistente

ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

Sr. Héctor Huayamabe, Administrador del Varadero Barcelona.

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 6

ENCUESTADOR: Galo Castro / Magaly Castro

FECHA: 15/12/2007

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Parque España e Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús

CATEGORÍA: Manifestaciones culturales

TIPO: Históricas

SUBTIPO: Realizaciones Técnicas, Científicas y Artísticas contemporáneas-Obras técnicas.

Arquitectura-Religiosa

UBICACIÓN

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Guayaquil

PARROQUIA: Ximena

DIRECCIÓN: Chile, Ildefonso Coronel, Portete de Tarqui y Gral. José Gómez.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

ESTILO:

La Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús, es una de las iglesias más tradicionales del sur de la ciudad. El edificio existente fue construido con hormigón armado durante el siglo XX y diseñado con características similares al estilo románico (arcos de medio punto, bóveda de cañón, etc.). Este templo fue restaurado recientemente por la Arquidiócesis de Guayaquil mejorándose su pintura, iluminación de la fachada y se recuperó sus instalaciones interiores.

El Parque España fue remodelado por la Municipalidad de Guayaquil en el año 2006 dotándole de facilidades para que se mantenga como un sitio de esparcimiento y reunión familiar. Actualmente cuenta con área de juegos para niños, ornamentación y mobiliario urbano.

CONSERVACIÓN DEL ESTILO:

Recuperado o restaurado

ESTILO DEL ENTORNO:

Construcciones sin estilo definido

ÉPOCA DE CONSTRUCCIÓN:

Según el Arq. Parsival Castro, la creación del Parque o Plaza España con la estatua de Benalcázar en el centro, se dio por petición de la comunidad inmigrante española

residente en el Barrio del Astillero a inicios del siglo XX. El templo que se encuentra al frente se estableció en el lugar durante la misma época.

ESTADO DE CONSERVACIÓN:

Recuperado o restaurado

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL:

Cada uno de los atractivos ocupa una manzana

CAUSAS DE INTERÉS TURÍSTICO:

Este conjunto es considerado como uno de los aspectos más característicos del barrio según los moradores encuestados (13.79%). En el parque se puede destacar la influencia de los inmigrantes españoles en la ciudad, así como la vida del conquistador Sebastián de Benalcázar quien en un principio fue considerado como uno de los fundadores de Guayaquil.

Gran parte del sur de la urbe, incluyendo al Barrio del Astillero, se ha visto influenciado por la acción de congregaciones religiosas como los salesianos, hermanas de la caridad, entre otros. La Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús es el único templo religioso dentro del área de estudio.

Según Salomón Gutiérrez, morador del barrio desde hace cuarenta años, en el Parque España se llevaron a cabo festejos tanto cívicos como religiosos, destacándose el día de la Raza con un festival de juegos tradicionales; y el Domingo de Ramos y Día de los Difuntos con procesiones alrededor del parque y por las principales calles del barrio.

VALOR EXTRÍNSECO

USOS (SIMBOLISMO):

El Templo del Sagrado Corazón de Jesús tiene uso religioso y el Parque España uso recreativo.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Recuperado o restaurado

CAUSAS:

El programa municipal de la Regeneración Urbana y restauración de templos por parte de la Arquidiócesis de Guayaquil.

ENTORNO:

Recuperado o restaurado

CAUSAS:

El programa municipal de la Regeneración Urbana.

APOYO**TEMP. DE ACCESO:**

La observación de ambos atractivos se puede realizar durante todo el año. El Templo del Sagrado Corazón de Jesús es una parroquia eclesiástica por lo que la posibilidad de visitar su interior depende en mayor parte del horario establecido para las celebraciones religiosas (17:30-20:00).

DÍAS AL AÑO: 365 días (sólo observación exterior)

DÍAS AL MES: 30 días (sólo observación exterior)

HORAS AL DIA: 24 horas (sólo observación exterior)

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Barrio del Centenario: Se encuentra a 10 cuadras del Parque España.

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Inexistente

ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

P. César León, Párroco del Templo.

Arquidiócesis de Guayaquil

Teléfono: Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús: 04-2401003 (secretaría parroquial);
04-2416583 (casa parroquial).

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 7

ENCUESTADOR: Galo Castro / Magaly Castro

FECHA: 9/02/2008

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Colegio de la Inmaculada

CATEGORÍA: Manifestaciones culturales

TIPO: Históricas

SUBTIPO: Arquitectura-Religiosa

UBICACIÓN

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Guayaquil

PARROQUIA: Ximena

DIRECCIÓN: Eloy Alfaro # 2101 e/ Camilo Destruge y Colombia.

Nota: Algunos ítems de esta ficha serán omitidos debido a la constante negativa de ayuda por parte de las autoridades del plantel.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

ESTILO:

Ecléctico

CONSERVACIÓN DEL ESTILO:

Conservado

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL:

El inmueble ocupa una manzana y está dividido por dos patios centrales en cuyos alrededores se encuentran las diferentes áreas tales como: aulas, laboratorios, capilla entre otros.

MATERIALES UTILIZADOS:

Hormigón armado.

OBJETOS VARIOS:

En el interior del edificio existe un museo de Ciencias Naturales, donde se exhiben diferentes animales disecados como elementos pedagógicos para las alumnas. Además hay diferentes laboratorios entre los que se destaca el de biología por ser uno de los más visitados por las estudiantes.

CAUSAS DEL INTERÉS TURÍSTICO:

Es una institución educativa tradicional del barrio y de la ciudad que está presente en el sitio desde 1900. Además su edificación es atractiva, siendo su amplia y hermosa capilla, uno de sus mejores sitios. Estas características hicieron que la Universidad

Católica de Guayaquil recomendara al Instituto Nacional de Patrimonio Cultural que este inmueble sea incluido en la lista de bienes patrimoniales de la ciudad.

Actualmente existen cerca de 4.000 Hermanas de la Providencia en 28 países de los cuatro continentes y a pesar de la crisis actual de vocaciones religiosas, se mantiene por todas partes su vitalidad característica. Según Ketty Velásquez, recepcionista del Plantel, en esta institución residen aproximadamente diez religiosas.

Uno de los eventos más importantes de esta institución es la Semana Cultural realizada durante el mes de noviembre de cada año, acontecimiento en el que las alumnas muestran todas las habilidades y conocimientos adquiridos durante el año escolar.

VALOR EXTRÍNSECO

HECHOS QUE SE RECUERDAN:

Las Hermanas de la Providencia e Inmaculada Concepción llegaron al Ecuador procedentes de Bélgica en el año de 1872, y años más tarde establecieron su colegio en Guayaquil.

La historia y trayectoria de esta Congregación Religiosa es muy interesante. Durante el siglo XVIII, la educación en Europa era un privilegio de pocos, razón por la que el sacerdote Juan Martín Moye fundó en Francia las pequeñas escuelas campesinas, siendo éstas el antecedente de dicha congregación. Luego en 1762 una virtuosa joven francesa, Marguerite Lecomte, fue aconsejada por el Padre Moye a dedicar su vida a la enseñanza de los más pobres, especialmente a las mujeres quienes en su mayoría eran privadas de la educación.

Las Hermanas de la Providencia, se dedicaron a la instrucción gratuita de las mujeres, ayudar a los campesinos en sus labores, visitar a los enfermos, hacer y reparar los ornamentos de la iglesia; todo esto sólo a cambio de la caridad de los fieles y un cuarto bastante amplio para albergar una mesa y los bancos de los niños.

Otro personaje destacado de esta congregación es Sor María Javier, quien a sus 20 años ingresó a la comunidad y durante el inicio del cumplimiento de su sagrada misión sufrió el desprecio e injurias de aldeanos franceses. Por esta razón junto a su grupo fueron enviadas a Bélgica, donde se constituyeron como una comunidad religiosa independiente de la de Francia y de donde provienen las primeras religiosas que llegaron a nuestro país.

USOS (SIMBOLISMO):

Educativa y residencial (10 religiosas)

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Conservado

CAUSAS:

En el sitio se ha desarrollado ininterrumpidamente las actividades educativas a cargo de las Hermanas de la Providencia e Inmaculada Concepción, manteniendo hasta la actualidad el prestigio de su calidad curricular y de infraestructura.

ENTORNO:

Recuperado o restaurado

CAUSAS:

El programa municipal de la Regeneración Urbana.

APOYO**INFRAESTRUCTURA BÁSICA:**

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Parque España: Ubicado a 4 cuadras de distancia (3 al norte y 1 al oeste)

Complejo Cívico Naval Jambelí: Ubicado a 4 cuadras al sur del colegio

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO:

Inexistente

ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

Congregaciones de las Hermanas de la Providencia e Inmaculada Concepción

Teléfono: 04 – 244 0300 / 244 8277 / 244 9974

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 8

ENCUESTADOR: Galo Castro / Magaly Castro

FECHA: 15/12/2007

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Varadero Santo Domingo

CATEGORÍA: Manifestaciones culturales

TIPO: Realizaciones Técnicas, Científicas y Artísticas Contemporáneas

SUBTIPO: Explotaciones industriales

UBICACIÓN

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Guayaquil

PARROQUIA: Ximena

DIRECCIÓN: Orilla del río Guayas y Dr. Rafael García Goyena

Nota: Algunos puntos de esta ficha serán omitidos debido a la constante negativa de ayuda por parte del propietario de este astillero.

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE:

El lugar donde se encuentra (calle García Goyena) posee una buena imagen a pesar de no haber sido intervenida por la "Regeneración Urbana". Sin embargo las instalaciones de este astillero deben ser mejoradas para poder ser mostradas a los visitantes.

FORMA DE EXPLOTACIÓN:

En la actualidad en el sitio se realizan reparaciones de embarcaciones de mediano calado. Aunque no se pudo realizar una entrevista que permitiera conocer la situación actual de este astillero, durante las observaciones se pudo percibir que es el varadero con menor actividad naval.

CAUSAS DE INTERÉS TURÍSTICO:

Es parte de los últimos astilleros existentes en el sector y al igual que los anteriores formaron parte de esta importante actividad.

VALOR EXTRÍNSECO

USOS (SIMBOLISMO)

Sitio de reparación y construcción de embarcaciones navales.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Conservado

CAUSAS:

El desarrollo normal de actividades en este astillero ha logrado que el sitio se mantenga y que su aspecto no haya variado.

ENTORNO:

Recuperado o restaurado

CAUSAS:

El programa municipal de la Regeneración Urbana.

APOYO**TEMP. DE ACCESO:**

Todo el año (sólo observación).

Las labores de este astillero se llevan a cabo de lunes a viernes desde las 09:00 hasta las 18:00.

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Complejo Cívico Naval Jambelí: Ubicado a tres cuadras (1 al oeste y 2 al sur).

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Inexistente

ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

Sr. Eusebio Rizo, Dueño del Astillero.

Teléfono: 04 -2349 594.

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 9

ENCUESTADOR: Galo Castro / Magaly Castro

FECHA: 15/12/2007

NOMBRE DEL ATRACTIVO: Varadero Marianita

CATEGORÍA: Manifestaciones culturales

TIPO: Realizaciones Técnicas, Científicas y Artísticas Contemporáneas

SUBTIPO: Explotaciones industriales

UBICACIÓN

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Guayaquil

PARROQUIA: Ximena

DIRECCIÓN: Orilla del río Guayas y Bolivia

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE:

Este varadero se encuentra al sur del barrio, a diferencia de los anteriores este sector es en su mayor parte residencial y aunque el lugar no ha sido intervenido por la Regeneración Urbana cuenta con una buena imagen.

FORMA DE EXPLOTACIÓN:

En la actualidad en el sitio se realizan reparaciones de embarcaciones de mediano calado. Por medio de la entrevista se pudo deducir que es el astillero que posee mayor actividad naval.

CAUSAS DEL INTERÉS TURÍSTICO:

Al igual que los astilleros antes citados, éste mantiene un sistema de construcción y reparación de embarcaciones "artesanal" y la importancia de la historia de éstos lo hace también atractivo para la actividad turística.

VALOR EXTRÍNSECO

HECHOS QUE SE RECUERDAN:

El sistema de trabajo empleado durante los primeros años del varadero era rudimentario y se necesitaba de una máquina llamada molino y la fuerza de varios trabajadores al momento de varar una embarcación.

Uno de los personajes más recordados es el Sr. Luis Noboa Naranjo quien fue uno de los mejores clientes de los astilleros de la ciudad debido a la creciente demanda de embarcaciones por parte de su familia y empresas.

En el lugar era común celebrar las fiestas octubrinas y para esto se contaba con la presencia de bandas de músicos y comparsas que animaban los diferentes eventos organizados por los dueños de los varaderos. Estos recordados eventos fueron campeonatos de cuarenta, indor, volley, entre otros.

La aparición de almas en pena que asoman por las noches es algo cotidiano en este varadero. Algunas personas afirman haber observado al Sr. Luis Noboa Naranjo, vestido de blanco en la orilla del río, y otras almas que impiden el desarrollo de las actividades de este astillero.

USOS (SIMBOLISMO):

Sitio de reparación y construcción de embarcaciones navales.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Conservado

CAUSAS:

El varadero mantiene el normal desarrollo de sus actividades y no ha existido algún cambio importante.

ENTORNO:

Recuperado o restaurado

CAUSAS:

El programa municipal de la Regeneración Urbana.

APOYO

TEMP. DE ACCESO:

Se puede observar sus instalaciones todo el año. Las labores de los trabajadores de los astilleros se llevan a cabo principalmente de lunes a viernes desde las 09:00 hasta las 18:00.

DÍAS AL AÑO: 365 días (sólo observación del sitio)

DÍAS AL MES: 30 días (sólo observación del sitio)

HORAS AL DÍA: 24 horas (sólo observación del sitio)

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Complejo Cívico Naval Jambelí: Ubicado a una cuadra al sur del varadero.

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Inexistente

ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

Sr. Luis Guerrero, Administrador del Varadero Marianita.

Teléfono: 086646145

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 10

ENCUESTADOR: Galo Castro / Magaly Castro

FECHA: 15/12/2007

NOMBRE DEL ATRACTIVO: ASTINAVE

CATEGORÍA: Manifestaciones culturales

TIPO: Realizaciones Técnicas, Científicas y Artísticas Contemporáneas

SUBTIPO: Explotaciones industriales

UBICACIÓN

PROVINCIA: Guayas

CIUDAD y/o CANTON: Guayaquil

PARROQUIA: Ximena

DIRECCIÓN: Vacas Galindo y Vivero

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE:

El área de producción de esta empresa es muy amplia y consta de varios talleres y una espaciosa área al aire libre donde es común observar varias embarcaciones acoderadas. Todos los talleres de ASTINAVE están bajo techo y en su interior se encuentran grandes maquinarias y equipos útiles para diferentes actividades.

La imagen del área de producción debería ser mejorada para poder recibir a los visitantes. Sin embargo las actividades que allí se realizan podrían ser del interés de los turistas. Otro aspecto destacable en el lugar es la vista del río Guayas con su caudalosa cuenca.

PRODUCTOS Y MATERIALES:

ASTINAVE brinda múltiples facilidades a sus clientes ya que aquí se diseñan, reparan y construyen todo tipo de embarcaciones; a su vez son los creadores de los repuestos necesarios cuyos moldes se realizan en madera y posteriormente son fundidos en acero, bronce, etc. dependiendo de la pieza a realizar.

INSTALACIONES EXISTENTES:

ASTINAVE cuenta con una amplia infraestructura (diques, varadero, talleres, etc.); allí se construyen y diseñan desde pequeñas embarcaciones como lanchas hasta buques de alto calado como tanqueros.

FORMA DE EXPLOTACIÓN:

Esta empresa realiza reparaciones de todo tipo de naves y brinda servicio al sector industrial y naviero en sus talleres de torno-metalmecánica, fundición, combustión interna (motores), electricidad-refrigeración, gasfitería, carpintería y soldadura.

CAUSAS DEL INTERÉS TURÍSTICO:

Según la opinión del Ing. Rubén Sacca, Técnico de Ventas del varadero, para las personas puede resultar atractivo visitar, conocer las instalaciones, saber cómo se maneja un astillero, qué trabajos se realizan en el lugar, entre otros.

La importancia naval es un aspecto que se mantiene en nuestra ciudad. Sería importante que los visitantes conozcan el sistema de trabajo "artesanal" de los pequeños astilleros y luego compararan con los procesos tecnificados de esta gran empresa. Razón por la cual quienes estén interesados en aprender y/o conocer sobre la construcción naval podrían visitar cada uno de los talleres de ASTINAVE.

VALOR EXTRÍNSECO**USOS (SIMBOLISMO):**

Sitio de reparación y construcción de embarcaciones navales.

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Conservado

CAUSAS:

Esta empresa busca constantemente la mejora de sus procesos y productos por lo cual cuenta con varias certificaciones de calidad tanto de la empresa como de sus trabajadores. Por esta razón ASTINAVE está en una mejora constante llegando a constituirse como la empresa líder en su tipo.

ENTORNO:

Recuperado o restaurado

Deteriorado (con posibilidades de recuperación)

CAUSAS:

Mejoramiento de la imagen del antiguo Parque de la Armada por parte del Municipio de Guayaquil y la Armada del Ecuador.

Descuido de la imagen de las calles Cinco de Junio y Vivero.

APOYO**INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO****TEMP. DE ACCESO:**

La visita se realizaría bajo previa cita, actualmente son restringidas. Las actividades se realizan de lunes a viernes desde las 07:00 hasta 16:00.

DÍAS AL AÑO: 0
DÍAS AL MES: 0
HORAS AL DIA: 0

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Complejo Cívico Naval Jambelí: Ubicado al lado de ASTINAVE (oeste).

Barrio del Centenario: Ubicado a 4 cuadras de la empresa (1 al sur y 3 al oeste).

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Inexistente

ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

Vicealmirante Jorge Cruz Game, Gerente General de ASTINAVE

Armada del Ecuador

Telf.: 04 - 244 5361

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS**DATOS GENERALES****FICHA NÚMERO:** 11**ENCUESTADOR:** Galo Castro / Magaly Castro**FECHA:** 08/01/2008**NOMBRE DEL ATRACTIVO:** Complejo Cívico Naval Jambelí**CATEGORÍA:** Manifestaciones culturales**TIPO:** Realizaciones Técnicas, Científicas y Artísticas Contemporáneas**SUBTIPO:** Realizaciones urbanas**UBICACIÓN****PROVINCIA:** Guayas**CIUDAD y/o CANTON:** Guayaquil**PARROQUIA:** Ximena**DIRECCIÓN:** Eloy Alfaro entre Vacas Galindo y Pino Roca**CALIDAD****VALOR INTRÍNSECO****CLASE DE OBRA:**

Durante el año 2007 la Armada del Ecuador en acuerdo con la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil procedió a mejorar el antiguo Parque de la Armada incluyendo dos hermosas edificaciones (Casa Dillon y Villa Golach) para así constituir el nuevo Complejo Cívico Naval Jambelí.

UTILIDAD:

Por medio de sus museos y su futura biblioteca se busca resaltar la importancia de la Armada del Ecuador así como sus diferentes logros a lo largo de su historia. Además por múltiples ocasiones ha sido sede de exposiciones y eventos culturales al aire libre por lo que se ha constituido como un sitio de esparcimiento y aprendizaje para los ciudadanos.

ESTILO DE CONSTRUCCIÓN:

Ecléctico

ÁREA DE INFLUENCIA:

El área de influencia de este atractivo es principalmente el sureste de la ciudad pero recibe visitas desde diferentes sitios de Guayaquil.

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL:

El complejo abarca cuatro manzanas (1.8 ha. aproximadamente) y está dividido en el Museo Naval Contemporáneo, Museo Memorial BAE Calderón, Biblioteca de Historia Marítima del Ecuador, Área de los Forjadores Navales y la Plaza del Marinero.

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN:

Las edificaciones fueron construidas con hormigón armado y la plaza cuenta con plantas ornamentales, mobiliario urbano y adoquines de varios colores.

CAUSAS DE INTERÉS TURÍSTICO:

El renovado sitio muestra una imagen atractiva a los visitantes, además se logra destacar la labor realizada por la Armada en beneficio del país por medio de los dos museos y próximamente la biblioteca.

VALOR EXTRÍNSECO**USOS (SIMBOLISMO):**

Recreativo

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Recuperado o restaurado

CAUSAS:

Convenio entre la Municipalidad de Guayaquil y la Armada del Ecuador.

ENTORNO:

Recuperado o restaurado

CAUSAS:

El programa municipal de la Regeneración Urbana.

APOYO**TEMP. DE ACCESO:**

Área de los Forjadores Navales: Todo el año.

Museo Naval Contemporáneo: De Lunes a Viernes 08:15 a 12:00 y 13:00 a 16:00.

Entrada gratuita.

DÍAS AL AÑO: 365 días (sólo observación de los espacios al aire libre y exteriores de las edificaciones)

DÍAS AL MES: 30 días (sólo observación)

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Barrio del Centenario: Está ubicado a dos cuadras del Complejo Cívico Naval Jambelí (1 hacia el sur y 1 hacia el oeste)

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO:

La difusión de este atractivo sólo se ha enfocado a nivel local.

Nota: En los últimos meses, la directora del Museo Naval Contemporáneo ha tenido conversaciones con el Ministerio de Turismo y la Municipalidad de Guayaquil para que el sitio sea incluido en la oferta cultural de la ciudad en las diferentes guías turísticas.

ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

Sra. Mónica Luque, Relacionista Pública de la Armada del Ecuador.
Departamento de Promoción e Imagen Institucional, Relaciones Públicas.
Armada del Ecuador

Dirección: Edificio de la Comandancia de la Primera Zona Naval (dentro del Complejo Cívico Naval Jambelí, planta baja lado izquierdo).

Teléfono: 04-244 8355

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS**DATOS GENERALES****FICHA NÚMERO:** 12**ENCUESTADOR:** Galo Castro / Magaly Castro**FECHA:** 16/12/2007**NOMBRE DEL ATRACTIVO:** Taller de Escultura de Emilio Soro**CATEGORÍA:** Manifestaciones culturales**TIPO:** Realizaciones Técnicas, Científicas y Artísticas Contemporáneas**SUBTIPO:** Talleres**UBICACIÓN****PROVINCIA:** Guayas**CIUDAD y/o CANTON:** Guayaquil**PARROQUIA:** Ximena**DIRECCIÓN:** Eloy Alfaro # 2700 e/ Gabriel Pino Roca y Azuay**CALIDAD****VALOR INTRÍNSECO****ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN:**

Creación de esculturas mediante la técnica del vaciado.

INSTALACIONES EXISTENTES:

Es un pequeño taller donde se puede observar diversas esculturas y moldes utilizados.

CAUSAS DEL INTERÉS TURÍSTICO:

El diseño y creación de las esculturas puede ser atractivo a los visitantes considerando que esta técnica ha sido empleada en los principales monumentos de la ciudad.

Este es uno de los talleres de escultura más antiguos de la ciudad, el único existente en el barrio y posee una larga trayectoria (desde 1947) debido a la excelente calidad de sus obras.

VALOR EXTRÍNSECO**USOS (SIMBOLISMO):**

Compra de esculturas o moldes

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Conservado

CAUSAS:

Debido al prestigio del taller, éste se ha mantenido conservado con el pasar del tiempo.

ENTORNO:

Recuperado o restaurado

CAUSAS:

El programa municipal de Regeneración Urbana

APOYO**INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO****TEMP. DE ACCESO:**

Lunes a viernes: 08:00 – 12:30 / 14:00 – 17:30

DÍAS AL AÑO: 264 días

DÍAS AL MES: 22 días

HORAS AL DÍA: 8 horas

INFRAESTRUCTURA BÁSICA:

AGUA: Potable

ENERGÍA ELÉCTRICA: Sistema interconectado

ALCANTARILLADO: Red pública

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Complejo Cívico Naval Jambelí: Se encuentra ubicado al frente del taller por la calle Eloy Alfaro.

Barrio del Centenario: Ubicado a tres cuadras aproximadamente del taller (dos al sur y 1 al oeste).

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

Inexistente

ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

Sr. Emilio Soro, Propietario.

Teléfono: 04 – 2443688.

FICHA DE INVENTARIO DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS

DATOS GENERALES

FICHA NÚMERO: 13
ENCUESTADOR: Galo Castro / Magaly Castro
FECHA: 8/01/2008
NOMBRE DEL ATRACTIVO: Río Guayas
CATEGORÍA: Sitios Naturales
TIPO: Ríos
SUBTIPO: Estuario

UBICACIÓN

PROVINCIA: Guayas
CIUDAD y/o CANTON: Guayaquil
PARROQUIA: Olmedo, Ayacucho y Ximena

CALIDAD

VALOR INTRÍNSECO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ATRACTIVO

TAMAÑO:

Según Wikipedia, la cuenca del Guayas alcanza una superficie de 40.000 km².

CALIDAD DEL AGUA:

En general tiene un porcentaje no excesivo pero si bastante representativo de coliformes fecales y algunos metales pesados provenientes de desechos industriales. En sí no está demasiado contaminado, por eso aún se pueden observar varias especies de flora y fauna.

FLORA Y FAUNA:

En los alrededores del río se pueden observar varias especies de aves. Uno de los sitios más biodiversos es la Isla Santay donde habitan aproximadamente 130 especies de aves, 12 especies de reptiles, 13 de mamíferos y 2 especies de anfibios y existen 60 especies de plantas. La mayor parte de la isla está dividida en manglar, pastizales y arbustos. En el río es frecuente encontrar los comúnmente llamados "lechuguines".

DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE:

El Guayas es un río caudaloso de aguas color café donde se desplazan embarcaciones de pequeño y mediano calado. Al observarlo es común ver que durante el día aumenta y disminuye su caudal ya que posee 2 pleamares (marea alta) y 2 bajamares (marea baja) debido a la influencia del mar por encontrarse próximo a una zona estuarina.

Dos de los mejores momentos para admirar el río y su entorno son el amanecer y el atardecer cuando el área muestra una imagen muy atractiva.

DESCRIPCIÓN DE SUS RIBERAS:

La mayor parte de las riberas del río están urbanizadas, allí se encuentran zonas residenciales e industriales.

ISLAS EXISTENTES:

En las cercanías del área de estudio sólo se encuentra la Isla Santay.

ACTIVIDADES VARIAS:

Navegación con fines turísticos
Construcción y reparación de embarcaciones

PUENTES Y PUERTOS:

Dentro del Barrio del Astillero y a orilla del río Guayas se encuentran 3 muelles privados, siendo el mejor instalado el perteneciente al Benemérito Cuerpo de Bomberos.

NAVEGABILIDAD:

Las zonas navegables del río Guayas son las que actualmente utilizan los barcos turísticos como los cruceros Discovery y Morgan.

En la actualidad existen zonas bastante sedimentadas como la parte norte de la isla Santay por donde las embarcaciones no pueden transitar, motivo por el que no se hacen recorridos más largos; mientras que al sur de la ciudad se realizan cruceros hacia la Isla Puná.

VALOR EXTRÍNSECO**USOS (SIMBOLISMO):**

Recreativo y comercial

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL ATRACTIVO:

Alterado con posibilidades de recuperación

CAUSAS:

La emisión de desechos por parte de las industrias que se asientan en sus riberas ha contaminado al río Guayas por mucho tiempo. Además algunas de las aguas lluvias y servidas producidas en la ciudad continúan siendo evacuadas hacia sus aguas.

APOYO**INFRAESTRUCTURA Y VIAL DE ACCESO****TEMP. DE ACCESO:**

Las horas aptas para turismo de naturaleza u observación de flora y fauna, van desde las 06:00 hasta las 18:00. Por otro lado, durante las noches se puede utilizar el río para la realización de "chivas acuáticas".

DÍAS AL AÑO: 365 días
DÍAS AL MES: 30 días
HORAS AL DÍA: 24 horas

ASOCIACIÓN CON OTROS ATRACTIVOS:

Malecón 2000
Boulevard Nueve de Octubre

DIFUSIÓN DEL ATRACTIVO

La difusión realizada de este atractivo está enfocada sólo a la población de la ciudad.

Nota: Datos basados en la *publicidad municipal del paquete norte del Malecón 2000 e Isla Santay*.

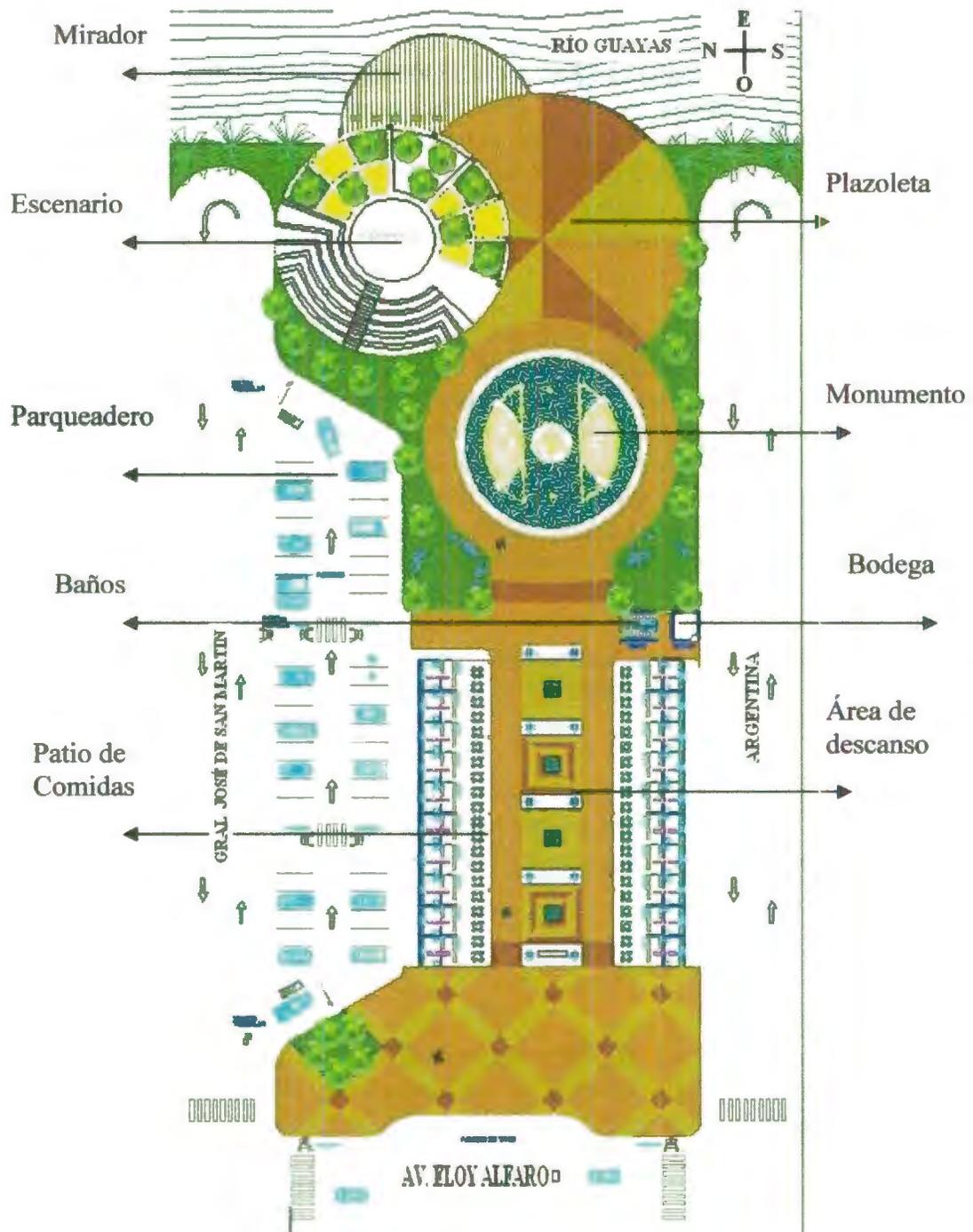
ORGANISMO O PERSONA RESPONSABLE DEL ATRACTIVO:

Municipio de Guayaquil, Dirección de Medio Ambiente.

Dirección: Calles Pichincha y Clemente Ballén, Edificio El Crillón, Piso 4.

Teléfono: 04 – 252 4200 ext. 3411

ANEXO 11

DISEÑO DE LA PLAZA DE LOS REALES ASTILLEROS DE
GUAYAQUIL

Fuente: Idea original de los Autores y Juan Carlos Silva Ponce.

ANEXO 12

CREENCIAS NAVALES

A continuación se detallarán algunas creencias navales mundiales que podrían ser representadas en el mural del Varadero Santo Domingo.

SUPERSTICIONES MARÍTIMAS

Los barcos, como las personas: Cada navío tiene un nombre distinto y, en cierta manera, su propia personalidad. A veces se les personifica hasta el extremo de atribuirles buena o mala suerte. Siempre han existido barcos con fama de peligrosos, y otros de los cuales se decía que disfrutaban siempre de tiempo favorable y que, en ocasiones, si sus tripulantes necesitaban algún producto lo encontraban casualmente a la deriva.

La botadura de un barco: equivale a su bautizo, y constituye un momento de bastante carga simbólica. La costumbre de romper una botella de champagne contra el casco tiene su origen en la antigüedad, cuando se vertía vino tinto en la cubierta como libación a los dioses del mar. Los vikingos hacían esta ofrenda con la sangre de algún prisionero sobre cuya espalda arrastraban el barco al bajarlo al mar.

Nombre del navío: El nombre del navío también es importante. Los armadores de épocas pasadas intentaban evitar aquellos relacionados con el fuego, los relámpagos o las tormentas. Según algunos, no se debía cambiar nunca el nombre del barco, aunque entre los piratas era práctica habitual.

Malos augurios: Existían fechas nefastas durante las cuales nadie debía abandonar el puerto. En el ámbito anglosajón se consideraba tentar a la suerte si es que una nave salía al mar en los siguientes días:

- Los viernes (día en que crucificaron a Jesucristo).
- El primer lunes de abril (día en que Caín mató a Abel)
- El segundo lunes de agosto (día en que Dios castigó a Sodoma y Gomorra)
- El 31 de diciembre.

Además constituía un mal presagio escuchar las campanas de una iglesia desde el barco mientras este zarpaba.

Buenos Augurios: Existían también señales positivas. La mejor, los fuegos de San Telmo, esa luminiscencia que aparece en los extremos de los palos del barco bajo unas determinadas condiciones atmosféricas. No obstante, en algunas zonas se creía que si iluminaban a un marinero este moriría antes de que pasaran 24 horas. Los miércoles, sin embargo, eran días favorables.

Amuletos y objetos maléficos: En la Isla de Man consideraban que una pluma de reyezuelo constituía un buen amuleto contra los naufragios y los ahogamientos, aunque sus propiedades sólo duraban doce meses. En otras zonas era habitual llevar un aro de metal en la oreja para alejar las tormentas.

Con el objetivo de proteger al barco y a su futura tripulación, los armadores colocaban una moneda bajo el palo mayor, una estrella polar dibujada en el extremo del bauprés también ayudaba.

A bordo se consideraba que traían mala suerte las flores y los paraguas. También era negativo entregar una bandera a alguien a través de los travesaños de una escalera o ponerse la ropa de un compañero fallecido antes de terminar la travesía.

Animales: En términos generales estaba mal visto que el barco hayan animales con pelo, al contrario de los animales con plumas. Aunque había excepciones: que un gallo cantase a bordo era una señal inequívoca de mala suerte, y la presencia de un gato siempre era apreciada, ya que mantenían a raya a los ratones y proporcionaban distracción a los marineros, aunque algunos creían que los de su especie podían invocar tormentas.

Aunque a veces una aleta de tiburón podía servir de talismán, un tiburón siguiendo al barco por el lado de popa presagiaba la muerte de algún tripulante.

Infligir daño a un albatros podía acarrear consecuencias nefastas; la causa de este tabú radicaba en la creencia de que los marinos muertos se reencarnaban en albatros.

Pasajeros peligrosos: Uno de los grupos de supersticiones marineras más curioso es el referente a pasajeros supuestamente funestos. Resulta ya un clásico la creencia de que las mujeres a bordo atraen las tempestades. Los curas también suponían una presencia funesta, al igual que los finlandeses, que tenían fama de ser brujos capaces de hechizar el barco e invocar tormentas.

Pero con independencia de su nacionalidad o condición, cualquiera tenía prohibido silbar a bordo, actividad que podía despertar a los vientos y provocar un temporal, o hacer sonar el cristal de una copa, ya que esto provocaba en algún lugar distante el ahogamiento de un marino.

Los difuntos tampoco eran pasajeros apreciados. A nadie le gustaba transportar un ataúd en su barco, y los marineros que morían en alta mar eran arrojados al océano envueltos en una mortaja de lona con una bala de cañón dentro. La última puntada que cosía la mortaja atravesaba la nariz del fallecido, para que su fantasma no persiguiese al barco. Los ataúdes constituían una mala carga incluso vacíos.

¡Hombre al agua!: Pocas experiencias debe de haber más terribles que caer al agua en alta mar y ver cómo tu barco se aleja poco a poco. En épocas pretéritas muchos marineros no sabían nadar, y además se consideraba fuente de mala suerte rescatar a una persona que se estuviera ahogando. Suponía inmiscuirse en los asuntos de los dioses del mar o del destino.

Por otro lado, cuando alguien moría ahogado, su cadáver, según creencia muy extendida, iba directo al fondo del mar, a los nueve días regresaba a la superficie y después se hundía definitivamente. Ver un cadáver durante ese breve periodo de tiempo era un mal presagio.

MITOS NAVALES

Sirenas: Uno de los mitos griegos más bellos es el de las sirenas, en el que se conjuga la mujer y el mar, dos elementos que desde tiempos inmemoriales son motivo de alabanzas y leyendas para el hombre.

Según la mitología griega, las sirenas eran las hijas de Calíope y de Aqueleo, compañeras de Proserpina y víctimas del furor de Ceres, quien las transformó precisamente en monstruos marinos en virtud de que no opusieron resistencia al rapto de aquella. Estas mujeres oceánicas poseían los más dulces y terribles atributos femeninos: la belleza y la crueldad, o el amor y la perdición.

La leyenda de las sirenas se popularizó rápidamente; se extendió por toda Europa y llegó incluso a territorios muy alejados, como la India, Rusia y Japón, pasando después a América. Algunas de las historias las representaban crueles, como la de Ulises, y otras las describían dulces y amorosas, como en el caso de Ondina, que según el relato apareció en la costa de Francia.

Tritones: Las sirenas no son los únicos personajes mitológicos marinos con características humanas, ya que tienen un paralelo simétrico con Tritón, hijo del dios Poseidón y de la diosa Anfitrite.

Los tritones, que han recibido diferentes nombres, como hombre-pezu o hombre marino, gozaban de fama por su sabiduría y dones adivinatorios, y su labor principal consistía en escoltar a los dioses marinos más poderosos al tiempo que soplaban sus bellas caracolas. La leyenda de los tritones se extendió también por toda Europa, y pasó a la orilla del Atlántico apareciendo en América.

Pulpos y calamares gigantes: En muchas leyendas de los pueblos marinos y pescadores figura el pulpo como uno de los más importantes y tenebrosos personajes. Su extraño aspecto ha despertado cierta antipatía y repulsión, no exentos de respeto y temor. Son muchas las narraciones sobre pulpos colosales que arrastran a los abismos del mar, ayudados por sus potentes brazos, navíos y bergantines de los que no queda rastro alguno.

Durante siglos se creyó en la existencia del kraken, calamar o pulpo gigante, de una milla o más de longitud. Se dice que cuando asomaban sus lomos a la superficie del mar, parecían más unas islas que seres vivientes. Se cuenta también que con sus largos brazos podían aprisionar a los navíos para engullirlos.

Los mitos forjados en torno a la presencia de pulpos colosales en el mar tenían sus bases en el considerable tamaño que algunas especies de cefalópodos alcanzan, y sobre todo en la existencia real de ciertos calamares gigantes, como el Architeuthis, que vive en la costa atlántica de Norteamérica. Los científicos han comprobado que estos grandes cefalópodos habitan las partes más profundas del océano y que sólo por accidente alcanzan la superficie.

Serpientes y dragones gigantes: No es posible hablar de monstruos marinos sin mencionar a las "serpientes del mar" y a los "dragones" que, según las creencias, habitaban las oquedades y las cavernas costeras, haciendo más peligrosas las

rompientes del oleaje. Los relatos sobre estos fantásticos animales se repiten desde tiempo inmemorial, e incluso han sido tomados en cuenta por algunos naturalistas de renombre.

En los mares de todo el mundo, desde el ártico hasta el trópico, se ha hablado de la existencia de esas serpientes. Tales versiones provienen desde la antigua Grecia y Roma, y sería un error pensar que, en la actualidad, la gente ya no cree en esos monstruos. Estos mitos han llegado a interesar de tal forma a ciertos naturalistas que, incluso, han discutido seriamente la posibilidad de que ese hipotético animal exista.

Santos Católicos: En la Edad Media y el Renacimiento, el dios de los cristianos se impuso en las creencias de los marinos. Se dice que los santos que los acompañaban proporcionaron ayuda en los casos difíciles; por ejemplo, San Telmo auxiliaba a los navegantes en caso de grandes tempestades, permitiéndoles llegar a puerto.

Los marinos griegos del siglo XVII invocaban a San Nicolás durante las tempestades, y cuando iniciaban sus travesías siempre llevaban 30 panes para este patrono. Otros santos los protegían contra los monstruos del mar o contra la acción de las tormentas, como Santa Bárbara, quien los cuidaba del rayo y de la ballena.

La Patrona de los navegantes y pescadores es la Virgen del Carmen. En Chile, el santo patrono de los pescadores es San Pedro, por lo que en los puertos se tiene su imagen y para el día de San Pedro el 31 de junio se le hacen procesiones y fiestas especiales.

Fuente:

<http://es.wikipedia.org/wiki/Poseid%C3%B3n>

<http://es.wikipedia.org/wiki/Caribdis>

<http://sobreyendas.com/2008/02/20/supersticiones-maritimas/>

http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/02/html/sec_10.html

<http://www.aciprensa.com/patronos/tuv.htm>

ANEXO 13

TIPOS DE EMBARCACIONES

Acorazado: Buque de guerra, blindado y de dimensión grande.

Bajel: Barco.

Balandra: Barco pequeño, con un solo palo, vela cangreja y varios foques.

Barco: Buque, embarcación, nave o navío. Cualquier construcción cóncava, de cualquier tamaño, movida por cualquier procedimiento, destinada a la navegación.

Bergantín: Barco de dos palos y vela cuadrada o redonda; siguen siendo mencionados a fines del siglo XVIII. Desplazan generalmente de 10 a 20 toneladas. Lleva vela en cruz en el palo de proa y de cuchillo en los restantes. El "bergantín redondo" lleva dos palos en cruz y es ideal para navegar en aguas poco profundas.

Bombarda: Barco de dos palos, el mayor casi en el centro y el otro a popa, armado de morteros instalados en la proa.

Bote: Barco pequeño y sin cubierta movido con remos.

Buque Cisterna: Está construido con una sola bahía de carga y compartimentos adaptados para contenedores tanque en el caso de dos o más tipos de líquidos.

Buque de carga al granel: Su diseño es de una sola bahía de carga con la intención de poder cargar materiales en bruto, diseñado con grúas laterales para carga y descarga por medio del mismo barco. Cuenta con compartimentos separados para diferente tipos de materiales.

Buque de Contenedores: Su diseño es de una sola cubierta y una bahía de carga, con la característica de poder realizarse adaptaciones de celdas para el acomodo de contenedores.

Carabela: Barco de proa redondeada y popa plana, sintetiza las corrientes nórdicas y mediterráneas: 3 mástiles, timón de popa, codaste, velas cuadradas móviles, triangular atrás.

Carraca: Barco de transporte de hasta dos mil toneladas. De origen mediterráneo, altos bordos, popas planas, tablazón "a tope", borde contra borde.

Catamarán: barco de vela formado por dos cascos o partes unidas. Este término se utiliza también para identificar un tipo de embarcación india.

Chambequín: Especie de jabeque de 3 palos con velas cuadas.

Clíper o Clipper: Buque de vela, fino, ligero y de mucho aguante.

Coca: Embarcación de origen hanseático, proa recta y popa redondeada. Desaparecen en el siglo XVII, transformándose en las “urcas”.

Corbeta: Barco de guerra semejante a la fragata, pero más pequeño. Por ejemplo, 120 pies de eslora, 31,5 de manga y 15 de puntal (aproximadamente 33 x 9 x 4 metros) y de 306 toneladas.

Crucero: Está construido con varias cubiertas y es una estructura diseñada de origen para el transporte de pasajeros con compartimentos llamados camarotes que son las habitaciones del barco, es en esencia un hotel-barco. En su modalidad de ferry es un barco que recorre corta distancia y no se cuenta con camarotes.

Dragadora: Barco especializado para movimientos de sedimentos en el fondo de los mantos marítimos, actúa como removedora o aspiradora.

Falúa: Pequeña embarcación usada en los puertos por los jefes y autoridades de marina.

Falucho: Similar a falúa.

Filibote: Barco de dos palos y popa redonda, semejante a la urca.

Fragata: Barco de tres palos con cofas (plataforma colocada en algunos de los palos de barco, que sirve para maniobrar desde ella las velas altas, para vigilar, etc.) y vergas en los tres (aparejo en cruz en los tres palos). Llevan entre 30 y 40 cañones. Las fragatas, esencialmente barcos de comunicación, llevan cañones de 8 o de 12 libras.

Fusta: Barco de remos ligero, con uno o dos palos, que se empleaba como explorador. Tipo de galera, la mayor de las embarcaciones que usaban de remos y velas.

Galeaza: Un gran barco de gran tamaño y capacidad.

Galeón: Originalmente naves de pesca, luego barco armado. Con castillos de proa y de popa ya que el combate naval se decide por el abordaje, llevan jaretas, redes o entablados que techan la zona central de la cubierta, llamada combés. A partir de 1567 se empiezan a diferenciar –como barco militar– de las naos, llamándose “Galeones del Rey”. Desde 1607 un galeón es siempre un galeón de guerra. Llevaban 46% de gente de mar, 44% de soldados y un 9% de artilleros.

Galeoncete: Galeón pequeño, siguen siendo mencionados a fines del siglo XVIII.

Galeota: Galera pequeña, de dieciséis a veinte remos por banda y un solo hombre para cada uno.

Galera: Lleva 51 remos (hay un espacio dejado para la cocina), desarrolla una potencia de 7 caballos y una velocidad máxima de 5 nudos.

Galera Italiana: Un gran barco de guerra.

General Cargo: Construido con una sola bahía de carga puede configurarse de varias maneras para el transporte de carga seca, se utiliza en muchos casos para transportes de grandes dimensiones y sobrepeso, contiene compartimentos para adaptar contenedores líquidos y refrigerados.

Goleta: Velero de dos o tres palos, ligero y de bordas poco elevadas. Todos los palos tienen velas de cuchillo.

Jabeque: Barco costanero de tres palos con velas latinas, que también suele navegar a remo.

Lancha: Barca grande de vela y remo, a veces con motor, que se emplea para servicios auxiliares de los barcos, dentro de los puertos y para el transporte entre puertos de la misma costa. Específicamente, la mayor de las barcas que llevan a bordo los buques.

Lancha cañonera: Lleva a bordo un mortero y se emplea para aproximarse más que con los barcos grandes a los objetivos que hay que batir.

Lugre: Barco pequeño, de tres palos.

Místico: Barco costanero de tres palos y a veces dos.

Motonáutica: Embarcación propulsada a motor con forma similar a una motocicleta.

Nao: Nave o Cantábricas, primero redondas (tanto la popa como la proa) y de dos palos. A mediados del siglo XVI se las menciona indistintamente como naos o como galeones. Evolucionan todas a lo largo del siglo XVI, incorporando el bauprés, para colocar la vela cebadera de proa y llevar la popa al viento.

Navío: Barco grande, con más de una cubierta. Se daba este nombre al barco de guerra de tres palos y velas cuadradas, con dos o tres cubiertas o puentes y otras tantas baterías de cañones.

Navío de línea: Se desarrolla a partir de 1640, domina el panorama militar hasta 1850 cuando comienza a ser desplazado por los acorazados. El palo mayor puede llegar a medir 70 metros desde el fondo del barco. Un navío de línea del primer rango mide unos 50 metros de largo.

Patache: Se usaba para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos. También como barco mercante. Se mencionan pataches de hasta 50 toneladas.

Pailebote: Goleta pequeña, sin gavias (Vela que va en el mastelero mayor de una nave. Por extensión, cada una de las velas de los otros dos masteleros.), muy baja de borda y fina.

Paquebote o paquete: (Del inglés «pack-boat», barco correo —de paquetes—) Embarcación que hace servicio de pasajeros o de correspondencia entre dos puertos.

Pescador o barco Pesquero: Barco diseñado para la actividad pesquera que cuenta con estructuras de soporte de redes y rampas centrales, así como contenedores refrigerados para la conservación de productos pesqueros.

Pinaza: Barco de remo y vela, estrecho y ligero, que se usó en la marina mercante.

Pingüe: Barco de carga que se ensancha por la parte de la bodega para aumentar su capacidad.

Polacra: Barco de dos o tres palos sin cofas.

Queche: Barco usado en los mares del norte de Europa, de cien a trescientas toneladas, de igual forma por la proa que por la popa y con un solo palo.

Refrigerated Cargo: Las cubiertas están adaptadas con instalaciones eléctricas para conexión de los enfriadores de los contenedores.

Rompehielos: Buque especializado para romper hielo para el paso de embarcaciones, es utilizado para mantenimientos de faros y boyas. Posee una proa especial en forma de cuchilla y es movilizado por un propulsor de gran fuerza.

Saetia: Tipo de galera, vela latina, dos cubiertas, 20 remos por banda, 300 toneladas, 2 cañones "agalerados" en proa y en popa, 8 "pedreros" de 25 quintales por banda y 30 esmeriles -equivalen a 150 arcabuces.

Sumaca: Barco pequeño de dos palos, especie de goleta con cubierta, propio para aguas poco profundas, muy usado en la costa atlántica de América del Sur.

Tarida: La tarida fue un barco casi el doble de grande de la galera.

Urca: Barco grande, muy ancho por el centro, que se emplea para el transporte de granos y otros géneros. Se siguen mencionando hacia 1770.

Vapor: Buque de vapor.

Velero: Barco ligero impulsado con velas. Su uso recreativo es muy abundante sobre todo en competiciones deportivas.

Vehicle Carrier: Las bahías y las cubiertas están diseñadas para el ajuste de la transportación de vehículos.

Yate: Según diccionario inglés de 1670: "Barco Holandés de recreo, de dimensiones similares a las de un bote grande". Embarcación de recreo de mayor tamaño a motor. Puede además estar propulsado por velas.

Zabra: Barco de dos palos, de cruz, que se usaba en las costas de Vizcaya.

Fuente:

<http://www.galeon.com/sanfernandoisla/glosario.htm>

<http://www.yoteca.com/pg/Informacion-de-tipos-de-embarcaciones.asp>

<http://www.xtec.es/~fchorda/2b/navega/htm/nueva4.htm>

ANEXO 14

**NOMENCLATURA DE LAS CALLES DEL BARRIO DEL
ASTILLERO A TRAVÉS DEL TIEMPO**

Calles	Anterior denominación
Chile (1901)	Sangay
Eloy Alfaro Delgado (1920)	De la Industria
Gral. José María Urbina y Viteri	Cinco de Junio
Carlos Gómez Rendón (1919)	Puná
Gral. Calicuchima	Concordia (1916)
Dr. Francisco de Marcos y Crespo (1922)	Independencia
Crmel. Miguel de Letamendi	La Paz
Gral. José A. Gómez V.	Chile
Camilo Destruge (1935)	Ecuador
Dr. Rafael J. García Goyena (1921)	Los Andes
Bolivia (1929)	América
Fray Enrique Vacas Galindo	León
Gabriel Pino Roca (1935)	Oriente

Fuente: Elaboración Propia basada en Gómez José (1996 y 1997).

ANEXO 15

ATRATIVOS TURÍSTICOS PROPUESTOS PARA EL BARRIO DEL ASTILLERO



Fuente: Elaboración Propia.

Lista de Atractivos Turísticos propuestos para el Barrio del Astillero

1. Unidad Educativa La Providencia
2. Fábrica de Confites “La Universal”
3. Compañía de Bomberos “Ecuador” # 16
4. Centro Escolar Nueve de Octubre
5. Ex-Estación de Gasolina del Comandante Bolívar Avilés Alfaro
6. Huerto Ecológico (atractivo no existente en la actualidad)
7. Muelle de Pasajeros (atractivo no existente en la actualidad)
8. Plaza de los Reales Astilleros de Guayaquil (atractivo no existente en la actualidad)
9. Planta Eléctrica
10. Edificación de los ex-Baños Municipales
11. Ex-edificio del Banco del Progreso
12. Monumento a la Batería de las Cruces (atractivo no existente en la actualidad)
13. Parque España
14. Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús
15. Museo del Guayaquil que se fue (atractivo no existente en la actualidad)
16. Varadero Barcelona
17. Colegio de la Inmaculada
18. Casa de la Familia Yanuselli
19. Varadero Santo Domingo
20. Varadero Marianita
21. Hospital León Becerra
22. ASTINAVE
23. Complejo Cívico Naval Jambelí
24. Taller de Escultura de Emilio Soro

ANEXO 16**INMUEBLES DEL ÁREA DE ESTUDIO QUE DEBERÍAN SER
DECLARADOS BIENES PATRIMONIALES POR EL INSTITUTO
NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL (INPC)**

- Villa Golach (Eloy Alfaro y Vacas Galindo)
- Casa Hugo Burgos (Cinco de Junio y García Goyena)
- Casa Familia Yanuselli (Eloy Alfaro y García Goyena)
- Colegio de la Inmaculada (Eloy Alfaro entre Colombia y Camilo Destruge)
- Casa Familia Casteliare (Cinco de Junio y El Oro)
- Casa María Noboa Naranjo (Eloy Alfaro y Cañar)
- Hospital León Becerra (Chile entre Bolivia y Vacas Galindo)
- Casa Familia Rivadeneira (García Goyena entre Eloy Alfaro y Chile)
- Casa Familia Endara Pazmiño (Chile 3019 y García Goyena)
- Casa ubicada en Eloy Alfaro 222 y García Goyena
- Escuela Municipal # 33 (Chile y Camilo Destruge)
- Casa Familia Coello Pinto (Colombia # 305 y Chile)
- Casa ubicada en Chile # 2825 y Colombia
- Clínica Cardiológica de José Manrique (Cañar # 505 y Chile)
- Escuela Nacional de Aduanas (Chile 3408 y Cañar)
- Casa Viuda de Augusto Dillon (Cinco de Junio y Vacas Galindo)
- Casa Ingeniero P.C. Manrique (Cañar # 505 y Chile)
- Casa Byron Sotomayor (Chile 3212 y Vacas Galindo)
- Casa Familia Parodi (Chile 500 y García Goyena)
- Dispensario Médico del Seguro Social (Chile y Colombia)

Fuente: COMPTE, F., (Director del Proyecto), Evaluación y Conservación de Inmuebles Patrimoniales de la Ciudad de Guayaquil, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil, 2005.

GLOSARIO

Acoderar: Asegurar con cabos la dirección de una nave fondeada.

Alfajías: Madero de sierra, sin largo determinado, que se emplea principalmente para cercos de puertas y ventanas.

Armadores: Persona que arma o avía una embarcación.

Aserraderos: Paraje donde se asierra la madera u otra cosa.

Astillero: Establecimiento donde se construyen o reparan buques.

Balaustres: Cada una de las columnitas de las barandillas de balcones, azoteas, escaleras y corredores.

Bancos: En las galeras o embarcaciones de remo, asiento de los galeotes y demás remeros.

Baos: Cada una de las piezas de la armazón de un buque que van de un costado a otro y sostienen la cubierta.

Batería: Obra de fortificación destinada a contener algún número de piezas de artillería.

Bauprés: Palo grueso que en la proa de los barcos sirve para asegurar los cabos que sujetan la cabeza de un mástil del trinquete, y otros usos.

Bijao: Planta musácea de América, de cuyas hojas se sirven los indios para cubrir sus chozas..

Bocín: Pieza redonda de esparto o de hierro que se pone por defensa alrededor de los cubos de las ruedas de carros y galeras.

Botar: Echar al agua un buque.

Brea: sustancia viscosa de color rojo oscuro que se obtienen de varios árboles coníferos. Se mezcla con sebo y aceite de pescado y se usa para calafatear y pintar las maderas y jarcias.

Buhardilla: Ventana encima de los tejados de las casas para dar luz a los desvanes, o salir por ella a los tejados.

Cabrestante: Torno colocado verticalmente que se emplea para mover grandes pesos.

Calado: Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un barco. Altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.

Calafate: Carpintero de ribera. Persona quien cierra las junturas de las maderas de las naves con estopa y brea para que no entre el agua.

Carena: Reparación y compostura hecha en el casco de la nave.

Cheque: Válvula que permite el paso del líquido en una sola dirección.

Clavijas: Trozo de metal, madera u otra materia, que se encaja en el taladro de una pieza sólida para sujetar algo, para hacer señales en un tablero, etc.

Codaste: Madero grueso puesto verticalmente sobre el extremo de la quilla inmediatamente a la popa, y que sirve de fundamento a toda la armazón de esa parte del buque.

Coque: Sustancia carbonosa sólida, residuo combustible del carbón de piedra, después de perder sus sustancias volátiles.

Corbeta: Embarcación de guerra semejante a la fragata pero más pequeña.

Curtiduría: Lugar donde se curten o trabajan las pieles.

Desmotadora: Persona o lugar que tienen como actividad principal quitar las motas a la lana.

Dique seco: Cavidad revestida en la orilla de una dársena, río, etc., con compuertas para llenarla o vaciarla, y donde se hacen entrar los buques para limpiarlos y carenarlos.

Estanco: Sitio donde se venden géneros estancados, en especial sellos, tabaco y cerillas. Depósito.

Filtro: Especie de paño sin tejer que resulta de conglomerar borra, lana o pelo.

Fogón: Sitio adecuado en las cocinas para hacer fuego y guisar.

Forja: Acción y efecto de forjar. Dar la primera forma con el martillo a cualquier pieza de metal.

Fragata: Buques de tres palos, con cofas y vergas en todos ellos.

Fraguas: Fogón en que se caldean los metales para forjarlos.

Fresadora: Máquina provista de fresas para labrar metales.

Galeón: Nave grande de vela parecida a la galera.

Galera: Nave antigua de vela latina y remo.

Generador: Máquina o aparato que produce la fuerza o energía.

Granza: Residuos de paja larga y gruesa, espiga, grano sin descascarillar, etc., que quedan de la semilla cuando se avientan o acriban.

Gualderas de los cañones: Cada uno de los dos tablonces laterales, que forman una escalera, cureña, etc., y que son parte principal de algunas armazones.

Hélice: Conjunto de aletas helicoidales que giran alrededor de un eje y, al girar, empujan el fluido ambiente y producen una fuerza propulsora.

Hulla: Carbón fósil muy duro y frágil el cual por destilación produce gas del alumbrado y productos líquidos como el alquitrán y aguas amoniacaes.

Jarcia: Aparejos y cabos de un buque.

Ligazón: Cualquiera de los maderos que se enlazan en la quilla de un buque.

Litografía: Arte de grabar o dibujar en piedra preparada al efecto, para reproducir los ejemplares de un dibujo o escrito.

Lona: Tela fuerte de algodón o cáñamo que se usa para velas de navíos, toldos y otros usos.

Mamparos: Tabique con que se divide en compartimientos lo interior de un barco.

Manubrio: Empuñadura que tienen algunos mecanismos y por medio de la cual se los hace girar.

Marquesina: Cobertizo que cubre una puerta, escalinata o andén para resguardarse de la lluvia.

Mástil: Palo de una embarcación.

Misilera: Embarcación pequeña equipada con misiles.

Pailebote: Goleta pequeña, sin gavias o velas, muy rasa y fina.

Patache: Embarcación que antiguamente era de guerra y se destinaba a llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos.

Pies de roda: Pieza gruesa y curva que forma la proa de la nave.

Piladora: Establecimiento donde se descascara los granos en el pilón, golpeándolos con una o con las dos manos o con majaderos largos de madera o de metal.

Popa: Parte posterior de las embarcaciones donde se coloca el timón y están las habitaciones o cámaras principales.

Prensa: Máquina para prensar o comprimir.

Proa: Parte delantera de la nave, con la cual corta las aguas.

Quilla: Pieza de madera o hierro que va de popa a proa por la parte inferior del barco y en que se asienta toda la armazón.

Quincha: Es un adobe de barro, lodo o arcilla que se majaba con los pies y se mezclaba con agua y paja seca partida adicionándole algunas veces cal. (Quintero Luís).

Ramada: Ramaje. Conjunto de ramas o ramos.

Radar: Aparato que permite descubrir la situación de un cuerpo que no se ve por medio de la emisión de ondas electromagnéticas de altísima frecuencia que pueden ser dirigida en forma de rayos como los de la luz.

Remolcadores: Que sirve para remolcar. Es aplicado a embarcaciones.

Silo: Lugar subterráneo y seco en donde se guarda el trigo u otras semillas o forrajes; antiguamente los silos eran subterráneos pero modernamente se construyen también sobre la superficie del suelo.

Sumideros: Conducto o canal por donde se sumen las aguas.

Tablazón: Conjunto o compuestos de tablas con que se hacen las cubiertas de las embarcaciones.

Tamiz: Cedazo muy tupido.

Tarugos: Clavija gruesa de madera.

Tenería: Curtiduría.

Tolva: Caja en forma de tronco de pirámide, o de cono invertido y abierta por debajo y que se hecha el grano en los molinos para que vaya cayendo entre las muelas.

Torno: Máquina simple que consiste en un cilindro dispuesto para girar alrededor de su eje y que actúa sobre la resistencia por medio de una cuerda que se va arrollando al mismo.

Transformador: Aparato eléctrico que se emplea para convertir la corriente eléctrica en otra de mayor tensión y menor intensidad, o al contrario.

Furbina: Máquina hidráulica consistente en una rueda encerrada en un tambor y provistas de paletas curvas sobre las que actúa la presión del agua que llega con bastante velocidad desde un nivel superior.

Vaciado: Técnica a través de la cual una obra modelada obtiene perdurabilidad al ser fundida en bronce o cualquier otra sustancia imperecedera.

Válvula: Pieza que colocada en una abertura de máquinas o instrumentos, sirve para interrumpir la comunicación entre dos de sus órganos, o entre éstos y el medio exterior, moviéndose a impulso de fuerzas contrarias.

Vapor: Buque de vapor.

Varadero: Lugar donde varan las embarcaciones para resguardarlas o componerlas.

Vaudeville: Zarzuela u obra musical de índole cómica.

Velero: Buque de vela. Se dice de la embarcación muy ligera o que navega mucho.

Winche: Máquinas de tambores horizontales que giran en ambos sentidos y ofrecen seguridad al manejar cabos o cables en las maniobras de carga y descarga o atraques.

Zaranda: Pasador metálico que se usa para colar jalea. Cedazo.



BIBLIOGRAFÍA

1. GRUPO EVEREST, Diccionario Enciclopédico Everest 5, Editorial Everest S.A., León, 1991.
2. MONTANER Jordi, ANTICH Jordi, ARCARONS Ramón, Diccionario de Turismo, Editorial Síntesis S.A., Madrid, 1998 (págs. 11, 49, 165, 299).
3. DE LA CALLE, Manuel, La ciudad histórica como destino turístico, Ariel Turismo, Barcelona, 2002 (págs. 29, 30, 31, 162, 172).
4. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT), Introducción al Turismo, OMT, Madrid, 1998 (págs. 44, 129).
5. GURRÍA, Manuel, Introducción al Turismo, Editorial Trillas, México, 1991 (págs. 48-51).
6. BOULLÓN, Roberto, Planificación del espacio turístico, Editorial Trillas México, 1985.
7. MINISTERIO DE TURISMO, ECUADOR, Metodología para el inventario de atractivos turísticos, Ministerio de Turismo, Quito, 2004.
8. MINISTERIO DE TURISMO, ECUADOR, Ministerio de Turismo, Quito, 2002 (pág. 22-61).

9. DE CARVALHO, Paulo, Diccionario de Teoría Folklórica. Ecuador, Coedición ABYA – YALA, MLAL, 1989.
10. DIARIO EL UNIVERSO, La Revista, Los Astilleros de Santiago de Guayaquil, Diario El Universo, Guayaquil, Octubre 8 del 2006.
11. ESTRADA, J., El Puerto de Guayaquil. Crónica Portuaria, Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil, 1990.
12. GOMEZ, J., Diario de Guayaquil. Tomo 1, Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil, 1999.
13. ESTRADA, J., Guía Histórica de Guayaquil. Tomo 2 A - C, Editora Cecilia Estrada Solá de Icaza, Guayaquil, 1996.
14. QUINTERO, Luis., El Astillero. Recuerdos Lejanos de un barrio noble 1920 – 1940. 3º Edición, Universidad de Guayaquil, Guayaquil, 1992.
15. LAVIANA, M., Guayaquil en el siglo XVIII. Recursos Naturales y Desarrollo Económico, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1987.
16. ESTRADA, J., Los Italianos de Guayaquil, Società di Assistenza Italiana “Garibaldi”, Guayaquil, 1993.
17. IGM, Plano de la ciudad de Guayaquil, Escala 1:10.000, Instituto Geográfico Militar, Guayaquil, 1964.
18. ESTRADA, J., Los Españoles de Guayaquil. Aspectos de una inmigración creadora, Sociedad Española de Beneficencia, Guayaquil, 1992.

19. ESTRADA, J., Guía Histórica de Guayaquil. Tomo 3 D – G, Editora Cecilia Estrada Solá de Icaza, Guayaquil, 2000.
20. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS (INEC). Resultados del VI Censo Nacional de Población y V de Vivienda, INEC, Quito, 2002.
21. CASTRO, P., Informe de Prácticas Industriales II realizadas en Ecuacocoa C.A., ESPOL-Programa de Tecnología en Alimentos, Guayaquil, 2004 (págs. 7, 8, 9, 10, 11).
22. VILLACÍS, D., Informe de Prácticas Profesionales realizadas en Ecuacocoa C.A., ESPOL-Programa de Tecnología en Alimentos, Guayaquil, 2006 (págs. 40, 41, 42).
23. ESTRADA, J., Del Tiempo de la Yapa. Cuarta Edición, Poligráfica. Guayaquil, 2005.
24. ARTETA, G., Estampas Porteñas: Evocaciones de nuestro Guayaquil, Diario EL Universo, Guayaquil, 2007.
25. MANTILLA, O., Juegos Populares de Antaño Segunda Edición, Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito, 2003.
26. VERDUGA, R., Juegos y canciones del ayer, Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo del Guayas, Guayaquil, 1996.

27. GOMEZ, J., Las Calles de mi ciudad. Reseña de los personajes, hechos y lugares que han determinado la denominación de las calles de Guayaquil, Tomo 1, Editorial WLSA, Guayaquil, 1996.
28. GOMEZ, J., Las Calles de mi ciudad. Reseña de los personajes, hechos y lugares que han determinado la denominación de las calles de Guayaquil, Tomo 2, Editorial WLSA, Guayaquil, 1997.
29. GOMEZ, J., Las Calles de mi ciudad. Reseña de los personajes, hechos y lugares que han determinado la denominación de las calles de Guayaquil, Tomo 3, Editorial WLSA, Guayaquil, 1997.
30. COMPTE, F., (Director del Proyecto), Evaluación y Conservación de Inmuebles Patrimoniales de la Ciudad de Guayaquil, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil, 2005.

MEDIOS MULTIMEDIA

1. Comunidad Receptora. 2007. Consultado 27 nov 2007. Disponible en http://seplan.jalisco.gob.mx/files/talleres/UdeG/CUCosta/Estudios%20y%20Proyectos/Percepci%C3%B3n%20de%20la%20pob_indicadores%20de%20sustentabilidad%20caso%20Cos.doc.
2. Jabonería Nacional y Helados Pingüino. 2007. Consultado 7 sep 2007. Disponible en http://www.eempleo.com/Sitios_empresariales/unilever/ECUADOR/index.asp
3. Art Noveau. 2007. Consultado 4 oct 2007. Disponible en <http://html.rincondelvago.com/art-noveau.html>
4. Art Noveau. 2007. Consultado 4 oct 2007. Disponible en <http://www.todacultura.com/movimientosartisticos/artnoveau.htm>
5. Estilo Internacional. 2007. Consultado 4 oct 2007. Disponible en http://es.wikipedia.org/wiki/Estilo_Internacional
6. Barcelona Sporting Club. 2007. Consultado 16 oct 2007. Disponible en http://es.wikipedia.org/wiki/Barcelona_Sporting_Club
7. Emelec. 2007. Consultado 17 oct 2007. Disponible en http://es.wikipedia.org/wiki/Club_Sport_Emelec
8. Emelec. 2007. Consultado 17 oct 2007. Disponible en http://es.wikipedia.org/wiki/Estadio_George_Capwell

9. Guayaquil. 2008. Consultado 29 abr 2008. Disponible en <http://www.visitaguayaquil.com/103.gye>
10. Hijas de la Caridad. 2008. Consultado 5 feb 2008. Disponible en http://www.filles-de-la-charite.org/es/history_early_developments.aspx
11. Hijas de la Caridad. 2008. Consultado 5 feb 2008. Disponible en <http://www.filles-de-la-charite.org/es/contact.aspx>
12. Hermanas de la Providencia e Inmaculada Concepción. 2008. Consultado 5 feb 2008. Disponible en <http://www.provid.org.co/comienzos.html>
13. Hermanas de la Providencia e Inmaculada Concepción. 2008. Consultado 5 feb 2008. Disponible en <http://www.provid.org.co/congrprovid.html>
14. Hermanas de la Providencia e Inmaculada Concepción. 2008. Consultado 5 feb 2008. Disponible en <http://www.provid.org.co/hitos.html>
15. Río Guayas. 2008. Consultado 5 feb 2008. Disponible en <http://es.wikipedia.org/wiki/guayasrio/ec>
16. Supersticiones marítimas. 2008. Consultado 4 mar 2008. Disponible en <http://sobreleyendas.com/2008/02/20/supersticiones-maritimas/>
17. Creencias marinas. 2008. Consultado 4 mar 2008. Disponible en http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/02/html/se_c_10.html

18. Patronos navales. 2008. Consultado 5 feb 2008. Disponible en <http://www.aciprensa.com/patronos/tuv.htm>
19. Tipos de embarcaciones. 2008. Consultado 3 mar 2008. Disponible en <http://www.aciprensa.com/patronos/tuv.htm>
20. Tipos de embarcaciones. 2008. Consultado 3 mar 2008. Disponible en <http://www.yoteca.com/pg/Informacion-de-tipos-de-embarcaciones.asp>
21. Tipos de embarcaciones. 2008. Consultado 3 mar 2008. Disponible en <http://www.xtec.es/~fchorda/2b/navega/htm/nueva4.htm>
22. Vaciado. 2008. Consultado 11 mar 2008. Disponible en <http://es.wikipedia.org/wiki/Vaciado>.

ENTREVISTAS

1. MORA W., Empleado de la Dirección de Ordenamiento e Infraestructura Territorial de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, Junio 19 del 2007.
2. GOMEZ J., Presidente del Archivo Histórico del Guayas, Julio 18 del 2007.
3. ESTRADA J., Miembro de Número de la Academia Nacional de Historia del Ecuador y Miembro Correspondiente de la Real Academia Española de Historia, Agosto 14 del 2007 y Septiembre 18 del 2007.
4. HOYOS M., Director de Cultura y Promoción Cívica de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, Agosto 21 del 2007. (Conferencia).
5. BRUNO, C., Industrial guayaquileña y residente del Barrio del Astillero, Agosto 22 del 2007.
6. CASTRO, P., Catedrático de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Guayaquil, Octubre 3 del 2007.
7. GUTIERREZ, S., Morador del Barrio del Astillero (Chile y Letamendi), Octubre 31 del 2007.
8. GUERRERO, L., Administrador del Astillero Marianita (Orilla y Bolivia), Octubre 10 del 2007.
9. HUAYAMABE, H., Administrador del Astillero Barcelona (Orilla y Venezuela), Octubre 24 del 2007.

10. GARZOZI, J., Director de Turismo, Relaciones Internacionales y Competitividad de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, Noviembre 9 del 2007.
11. SACCA R., Técnico de Ventas del Varadero de ASTINAVE, Noviembre 13 del 2007.
12. CARRIÓN J., Presidente de la Cámara Provincial de Turismo del Guayas CAPTUR-G, Noviembre 22 del 2007.
13. DELGADO E., Subsecretario de Turismo del Litoral, Noviembre 22 del 2007.
14. MOREIRA A., Director Técnico de Área de la Subdirección Regional del Litoral del Instituto Ecuatoriano de Patrimonio Cultural, Enero 16 del 2008.
15. MOSCOSO M., Capacitadora Ambiental de la Dirección de Medio Ambiente de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, Enero 16 del 2008.
16. MORÁN P., Directora del Museo Naval Contemporáneo, Enero 16 del 2008.
17. MIRANDA X., Asistente de coordinación del Proyecto Isla Santay de la Fundación Malecón 2000, Enero 16 del 2008.
18. BELTRÁN M., Gerente de la Unidad Administrativa de la Fundación Guayaquil Siglo XXI, Enero 28 del 2008.
19. ROLDAN R., Rectora de la Unidad Educativa de La Providencia, Febrero 1 del 2008.