

# Astilleros de Guayaquil

ASTILLEROS DE GUAYAQUIL.- El astillero nació con Guayaquil, pues Guayaquil tenía –en las cercanías de la ciudad- maderas de máxima flotabilidad, resistencia, flexibilidad y largura; contaba también con la presencia de mano de obra calificada venida alguna del extranjero y, sobre todo, con la presencia en ellos de los mismos nativos de la región, hábiles constructores de canosas, piraguas y otras embarcaciones muy seguras y de gran maniobrabilidad.

La documentación más antigua relacionada con el tema es la firmada en 1547 por Diego de Vásquez, en la que, escribiendo a [Gonzalo Pizarro](#) desde la Isla Puná, le sugiere que construya galeras para sus expediciones, poniéndole los bosques de la Isla y sus indios a entera disposición.

Diez años más tarde se tienen las primeras noticias de la construcción –en los astilleros guayaquileños- de las primeras embarcaciones de cabotaje que navegaron en las rutas del pacífico desde México hasta Chile. Tal llegó a ser la capacidad de estos astilleros y la calidad de navegabilidad de las naves que en ellos se fabricaban, que para finales del siglo XVI, ya se habrían convertido en los más importantes de la Mar del Sur.

Guayaquil no solo tenía astilleros dentro de la propia ciudad (en el estero de Villamar; en la Atarazana, etc.) sino que en ocasiones toda ella llegó a ser un astillero. Además, tuvo un importante centro de construcción y reparación de naves en la isla Puná, tan importante, que fueron muchísimos los galeones y naves ahí construidos, incluidas dos “capitanas reales” y una “almiranta”, encargadas por el Marqués de Mancera el año de 1643.

En los astilleros de Guayaquil, se construyeron grandes navíos no solo de transporte y carga, sino también destinados a

incrementar y fortalecer la armada de guerra española. Para ello, existían en las cercanías de la ciudad extensos bosques de árboles de maderas finas, durables y de gran flotabilidad, muy propicias para su construcción; por otro lado, la tradición marinera de los primitivos habitantes de la región contribuiría también a incrementar esta gran industria, en la que participaban la mayoría de los ciudadanos, y que sería, a la postre, una de las más importantes generadoras de riqueza y de trabajo.

No resulta extraño entonces, que la conjunción de todos estos factores y elementos de como resultado la fabricación de naves que en mucho superaron a aquellas en las que los españoles llegaron a América. Es más, hasta bien entrada la colonia, no hubo en toda la costa del Pacífico ningún astillero que pudiera igualar a los de Guayaquil.

Ante estas consideraciones, en 1671 el rey don Carlos III fundó oficialmente los Reales Astilleros de Guayaquil, destinados a la construcción de grandes naves mercantes o de guerra.

***“Guayaquil es el mejor astillero que se conoce en toda la costa del mar Pacífico, tanto por la abundancia y calidad incomparable de sus maderas como por su calidad sobresaliente y comodidad admirable para construir los buques, siendo el único en donde se pueden fabricar navíos de todos portes para guerra como para comercio y el más a propósito para carenar.***

***El Puerto de Guayaquil es entre todos el que por muchos títulos debe gozar la primacía, porque en él la naturaleza depositó todo en admirable disposición uniendo la comodidad de su apacible gran río a la abundancia de maderas exquisitas que no se encuentran en ningún otro país de América ni en dominio otro alguno de la nación española ni de las de otros monarcas...***

***Los navíos que se hacen con sus maderas son de una duración***

***nunca oída en Europa. Cincuenta o más años de servicio son poco. Conocimos en servicio uno, el “Cristo Viejo”, llamado así por ser tal su antigüedad que se había perdido la memoria del tiempo y del constructor, siendo así que había memoria de constructores de 80 años y más, y ninguno lo había hecho. Tenía sus maderas tan sanas como acabado de salir del astillero...”***

*(Jorge Juan y Antonio de Ulloa.- “Noticias Secretas de América”).*

El 6 de febrero de 1693 se hizo cargo de la dirección de los trabajos del astillero el maestro Andrés del Valle, carpintero de ribera nombrado por el virrey don Melchor Portocarrero y Lasso de la Vega, director en Guayaquil de las fábricas reales. La época de mayor auge se inició en 1763, durante el gobierno provincial de don Juan Antonio Zelaya, período que se extendió hasta 1771 en que vino de España –para hacerse cargo de su dirección, don Cipriano Chenara, un verdadero constructor naval, quien a más de atender debidamente las obras de construcción se preocupó en dar lecciones de su arte a los constructores de la ciudad. Lamentablemente Chenara murió poco tiempo después, dejando inconclusa la gran obra que había iniciado.

Los astilleros Guayaquileños no solo se destacaron por ser una de las principales fuentes de ingresos para la región, sino que a más de esto fueron considerados -por más de un siglo- los más importantes de la costa del Pacífico.

De todas las naves construidas en Guayaquil, vale la pena citar por su importancia los siguientes:

**1583.-** Se construye por orden del Virrey Toledo, el Galeón **“San Pedro y San Pablo”** y el **“Apóstol Santiago”**, de 400 toneladas.

**1600.-** El **“Visitación”**, de 350 toneladas que fuera destinado a

Capitana; y el **“Jesús María”** con 30 cañones e igual peso, que fue destinado a Almiranta. Ambos fabricados por el General Ordoño de Aguirre.

**1605.-** El **“San José”** de 400 toneladas, y el **“Santa Ana”** de 350 toneladas

**1617.-** **“Nuestra Señora de Loretto”**, armada con 40 cañones; y el patache **“San Bartolomé”** armado con 8 cañones, que fue construido por el mismo General Ordoño de Aguirre.

**1618.-** Se construyen los galeoncetes **“San Felipe”** y **“Santiago”** de 16 cañones cada uno. El mismo año se construyen los pataches **“San Bartolomé”** y **“San Francisco”** de 8 cañones cada uno.

**1623.-** Se construye el galeón **“San Diego”** en los astilleros de Joseph de Castro Grijuela.

**1632.-** El conde de Chinchón hace construir el **“Nuestra señora de la Antigua”** de 200 Toneladas.

**1646.-** Se construye **“El Santiago”**, con 50 cañones, el mismo que serviría de almiranta; y **“La Limpia Concepción”** de 50 cañones también, usado como capitana y naufragado en 1654 frente a las costas de Chanduy. El encargado de fabricarlos fue el General Martín de Valenzegui.

**1659.-** El **“Nuestra Señora de Guadalupe”** y el **“San José”**, fueron botados al agua en 1659. Su construcción corrió a cargo del General Cristóbal de Melloay el Teniente General Lorenzo de Bances León.

**1680.-** Se termina de construir el **“San Lorenzo”** de 20 cañones.

**1693.-** Se construye como Capitana **“El Sacramento”**, de 845 toneladas, como Almiranta el **“Concepción”** de 781 toneladas y el Patache **“Santa Cruz”** de 256 toneladas.

**1730.-** Se construye el **“San Fermín”** con 30 cañones.

Según estadística recogida en la obra de Alcedo sobre el puerto de Guayaquil, para 1736 se había construido entre Galeones, Galeras y pataches, 176 naves, a más de una innumerable cantidad de embarcaciones de menor envergadura.

Poco a poco la fabricación iba decreciendo, coincidiendo con el traslado de los astilleros hacia la zona sur de la ciudad, hasta que dejó de tener la tremenda importancia continental que había tenido en el siglo XVII.

Los astilleros de Guayaquil fueron –en definitiva– determinantes para el desarrollo no solo de la [Real Audiencia de Quito](#), sino del Virreinato de Lima y de la Corona Española.

