

GEOGRAFIA BASICA DEL ECUADOR

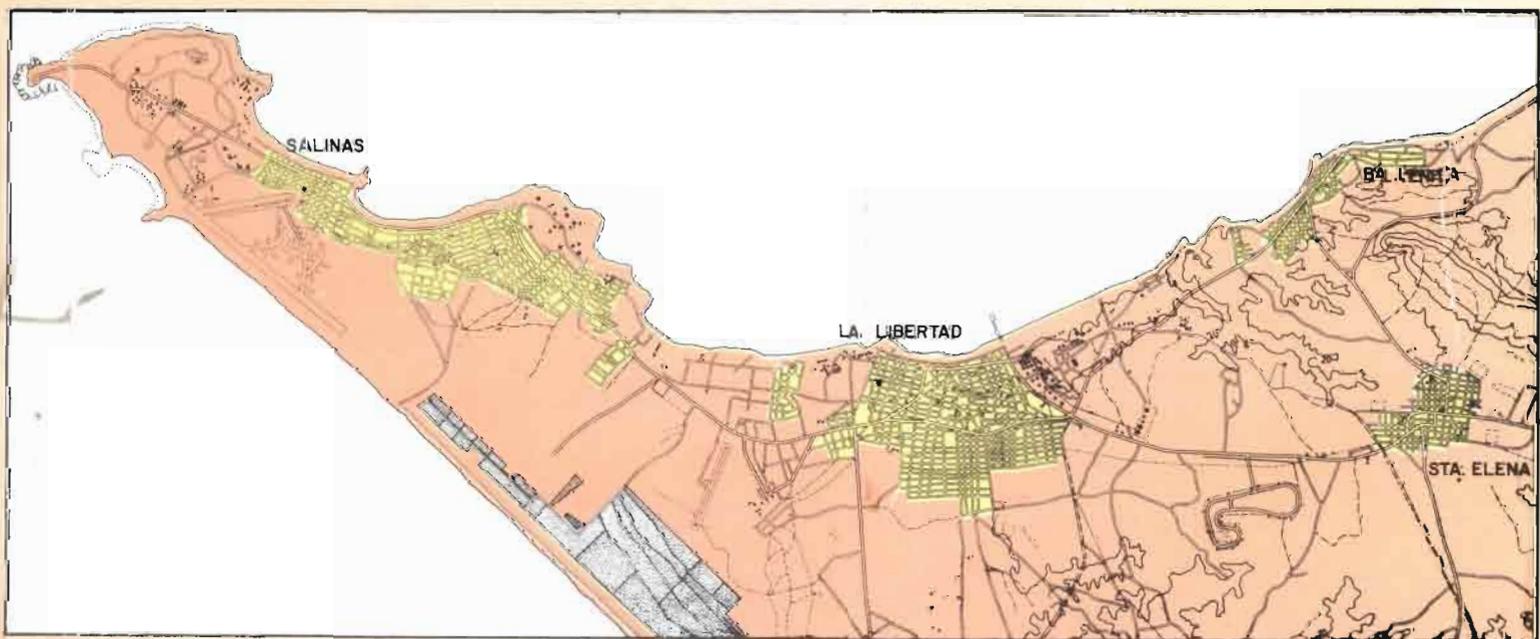
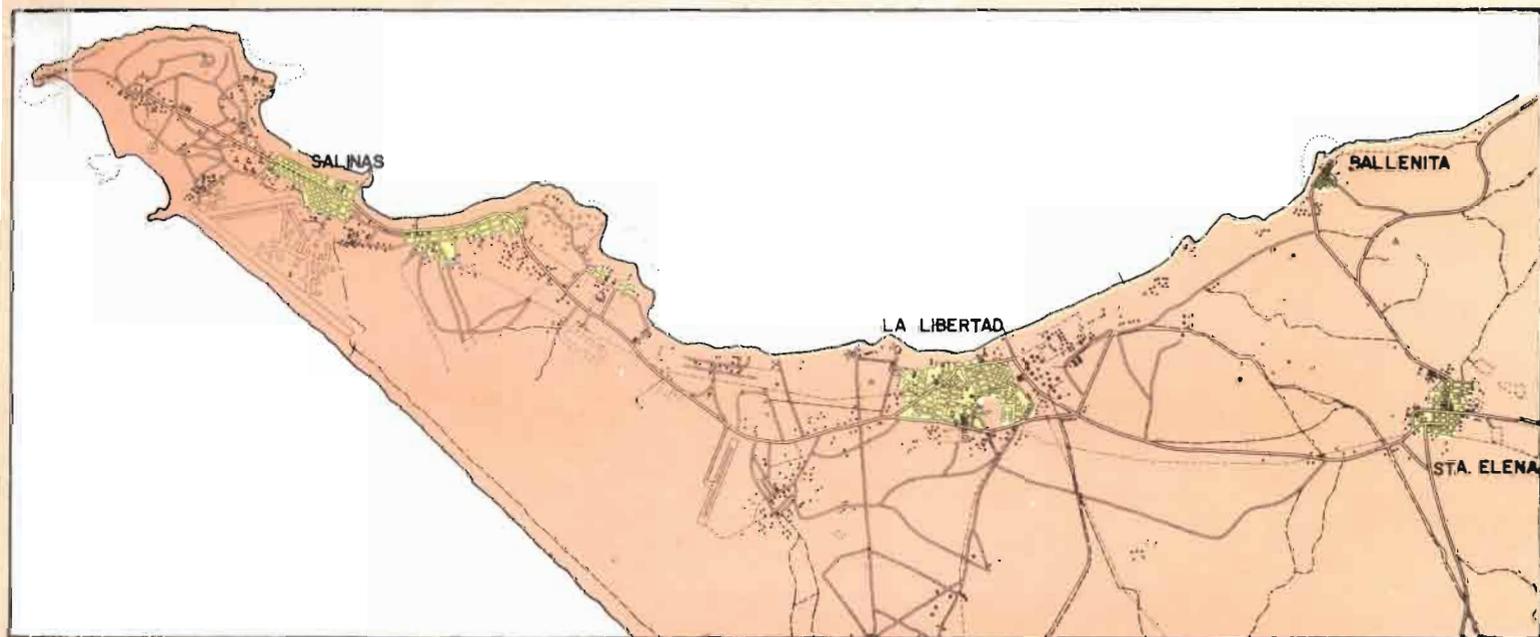
TOMO III GEOGRAFIA URBANA



CENTRO ECUATORIANO DE INVESTIGACION GEOGRAFICA

EL ESPACIO URBANO EN EL ECUADOR

Red Urbana, Región y Crecimiento



I. P. G. H. INSTITUTO PANAMERICANO DE GEOGRAFIA E HISTORIA, SECCION ECUADOR.

ORSTOM INSTITUTO FRANCES DE INVESTIGACION CIENTIFICA PARA EL DESARROLLO EN COOPERACION

I. G. M. INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR

**GEOGRAFIA BASICA DEL ECUADOR
TOMO III GEOGRAFIA URBANA**

I P G H INSTITUTO PANAMERICANO DE GEOGRAFIA E HISTORIA, SECCION
ECUADOR
ORSTOM INSTITUTO FRANCES DE INVESTIGACION CIENTIFICA PARA EL
DESARROLLO EN COOPERACION
I G M INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR DEL ECUADOR



Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica

Serge Allou
Philippe Cazamajor
Henri Godard
Nelson Gómez
Blandine Gravelin
Juan León
Luz del Alba Moya
Pierre Peltre
Michel Portais
José Rodríguez

**EL ESPACIO URBANO
EN EL ECUADOR**
RED URBANA, REGION Y CRECIMIENTO

Publicación del Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica, en el marco del Acuerdo de Cooperación Científica entre el Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Sección Nacional del Ecuador, y el Instituto Francés de Investigación Científica para el Desarrollo en Cooperación.

COMITE DE REDACCION DEL TOMO III

Michel Portais. Coordinador
Juan León. Coordinador
Pierre Peltre
Nelson Gómez
Luz del Alba Moya

**GEOGRAFIA BASICA DEL ECUADOR
TOMO III**

**EL ESPACIO URBANO EN EL ECUADOR
Red urbana, región y crecimiento**

Las opiniones expresadas en este libro son de responsabilidad exclusiva de sus autores y no constituyen necesariamente criterio atribuible a las entidades auspiciantes.

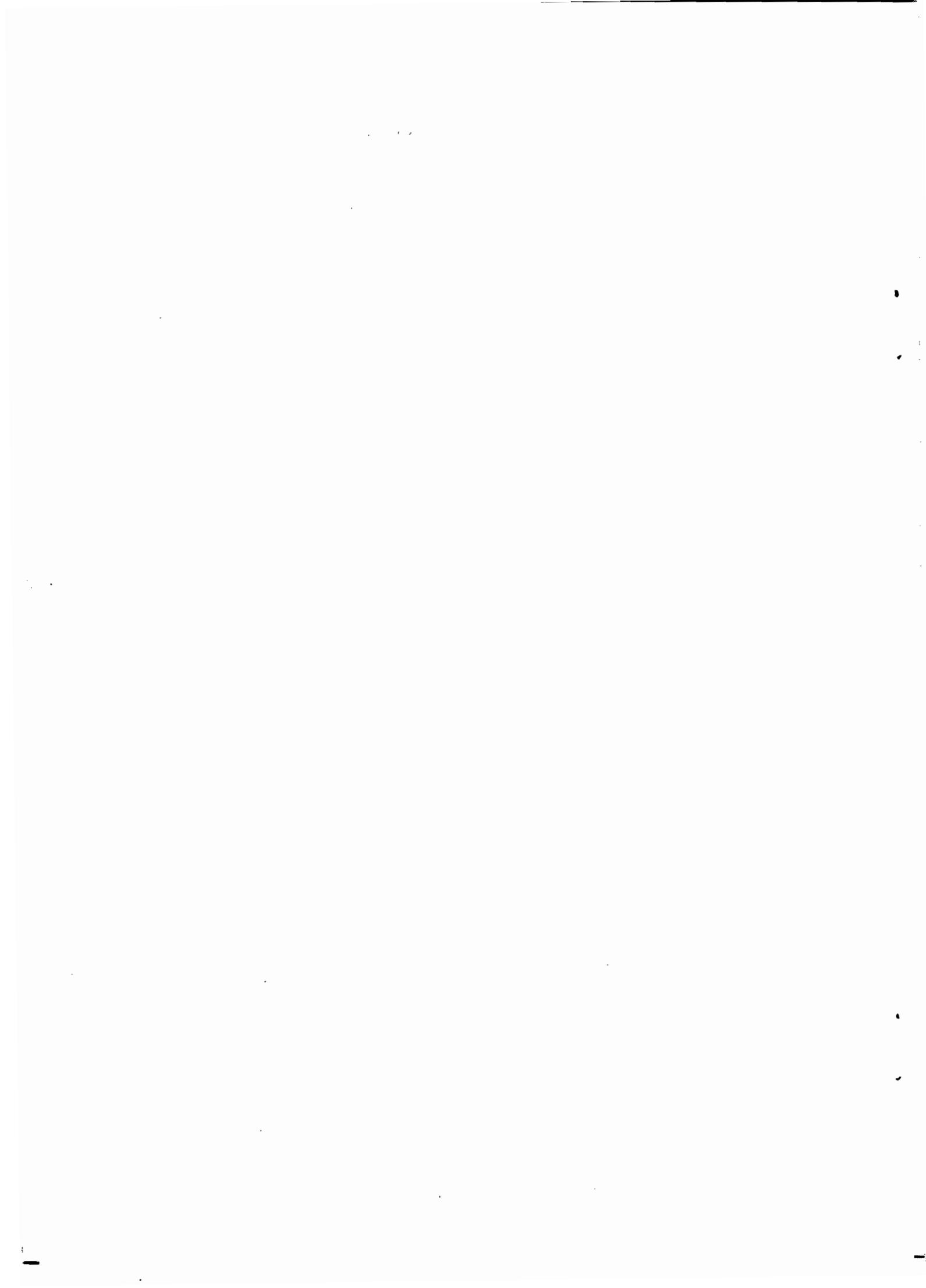
Impreso en los talleres gráficos del IGM de Ecuador
Revisión de textos y supervisión editorial: Juan León y Pierre Peltre
Levantamiento de textos: Delia A. de Bravo y Rocío Rubio
Diagramación: PUBLITECNICA
© 1987 Derechos de la primera edición:
IPGH (Sección Ecuador) ORSTOM (Francia), 1986
QUITO - ECUADOR

Los textos de los capítulos 3, 4, 5, 6, 8 y 10 fueron traducidos del francés por Eloy Soria.

Autores de las fotografías: Cazamajor Ph.: Cap. 5 N° 2 y 5; Cap. 6 N° 1 y 6; Cap. 12 N° 1, 2, 3 y 4; Cap. 13 N° 1, 2, 3 y 4. Godard H.: Cap. 8 N° 1, 6, 8 y p. Peltre P.: Cap. 6 N° 5; Cap. 9 N° 2. Portais m.: Cap. 5 N° 1, 3 y 4; Cap. 6 N° 2; Cap. 7 N° 3 y 4; Cap. 9 N° 1. Rodríguez J.: Cap. 6 N° 4; Cap. 7 N° 1 y 2; Cap. 9 N° 1, 3, 4, 5 y 6; Cap. 14 N° 1 y 2.

AGRADECIMIENTO

Los autores agradecen de manera especial a los señores Oficiales del Ejército que en estos últimos años han ocupado la Dirección del Instituto Geográfico Militar y la Presidencia de la Sección Nacional del Instituto Panamericano del Geografía e Historia, a los Miembros del Consejo Directivo y a todo el personal de la Secretaría Técnica del IPGH, así como al personal administrativo del Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica.



SUMARIO

Prefacio

Introducción General

PRIMERA PARTE : La Red Urbana del Ecuador

Introducción

Capítulo 1 : Introducción Histórica: Formas Urbanas y Formaciones Sociales en el Ecuador; los principales actores **S. Allou**,

Capítulo 2 : Geodemografía de la Red Urbana Ecuatoriana (1950 - 1982). **J. León**

Capítulo 3 : Jerarquía Urbana y Tipos de ciudades en el Ecuador. **M. Portais** y **J. Rodríguez**

Capítulo 4 : Flujos y Areas de Influencia Urbana. **M. Portais**

SEGUNDA PARTE: Aspectos Regionales del Desarrollo Urbano

Introducción

Capítulo 5 : Quito—Guayaquil: Eje Central o Bicefalía. **H. Godard**

Capítulo 6 : Las ciudades intermedias de la Sierra. **M. Portais**

Capítulo 7 : El proceso de Urbanización en la Costa Ecuatoriana. **J. Rodríguez**

Capítulo 8 : Proceso de Urbanización en zonas pioneras. **B. Gravelin**

TERCERA PARTE: Efectos del Crecimiento Urbano . Estudio de casos

Introducción

Capítulo 9 : Problemas ambientales del crecimiento urbano. Casos de Manta y Latacunga. **P. Peltre** y **J. Rodríguez**

Capítulo 10 : Crecimiento urbano y dinámica de los barrios. **H. Godard**

Capítulo 11 : Crisis del transporte urbano en Quito, Guayaquil y Cuenca . **J. Rodríguez**

Capítulo 12 : Abastecimiento de las ciudades, mercados y ferias. **Ph. Cazamajor**

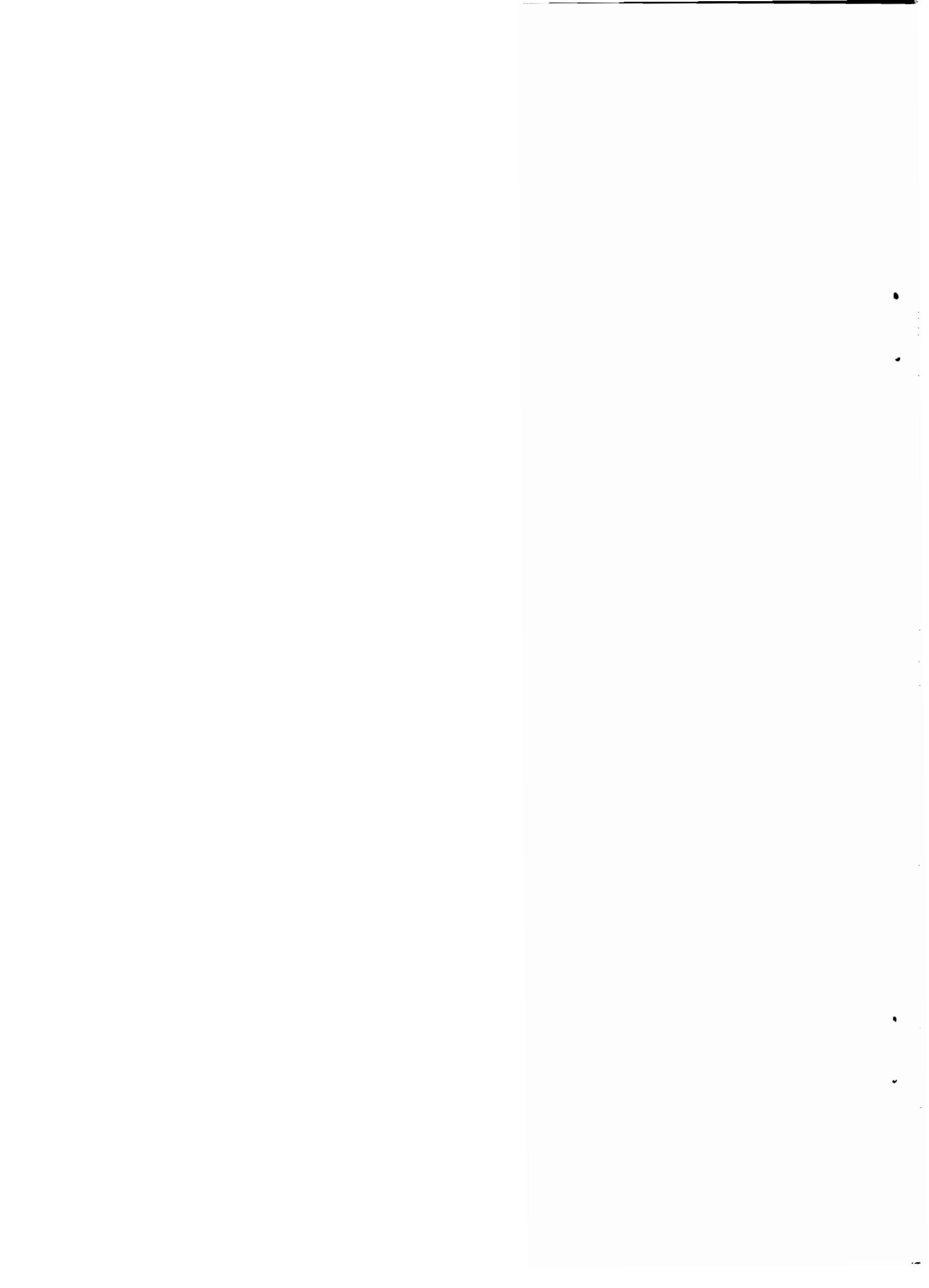
Capítulo 13 : Ambato, ciudad mercado. **L. A. Moya**

Capítulo 14 : Constitución de los conjuntos urbanos Manta-Portoviejo y Machala - Puerto Bolívar. **J. Rodríguez**

Conclusión General

Bibliografía

Indices



P R E F A C I O

Las áreas de ocupación urbana están divididas en espacios jerarquizados de acuerdo a su función y a la especialización de su uso. Del metro cuadrado a las áreas regionales hay una gama de designaciones que indican que el espacio urbano está controlado al detalle: la célula habitacional, el barrio, sector o distrito, hasta la ciudad-metrópoli o megalópolis. Las aglomeraciones urbanas sujetas a la dinámica que imprimen sus funciones especializadas se presentan, por lo tanto, de manera compleja y, pese a lo anárquico de su apariencia, el ordenamiento que implican, pertinente o contradictorio, está sujeto a patrones de estructuración y crecimiento. Su estudio ha dado origen a una especialización en la Geografía.

El CEDIG, con el asesoramiento técnico de la ORSTOM (Francia), ha emprendido en una serie de trabajos de carácter geográfico entre los cuales se destaca la publicación de la Geografía Básica del Ecuador. Este volumen dedicado a la Geografía Urbana se distingue por su novedad y originalidad. Nadie, hasta ahora, había emprendido en un estudio de la red urbana del Ecuador y de otros aspectos inherentes a ella, con la amplitud y solvencia como se lo hace en el presente libro. Son temas que se abordan generalmente en forma marginal en los trabajos de urbanismo, de sociología o de antropología urbanas.

Las exigencias del mundo moderno nos han llevado a crear nuevas disciplinas que se refieren al estudio de nuevos aspectos de una sociedad cada vez más organizada. Así, la Geografía Urbana trata de las formas socio-espaciales en su versión más estructurada y compleja. El concepto de ocupación urbana se refiere a la urbanización del espacio en un sentido más genérico y a la vez especializado. En realidad, la superficie terrestre sobre la que se asienta una ciudad es un elemento fundamental pero no es todo. En las ciudades, los espacios cobran nuevo sentido de superficie y de volumen; los elementos físicos como el clima y el medio ambiente adquieren una dimensión de circunstancia muy específica. Profundizando esta acepción de espacio urbano, abordándola desde la óptica de la movilidad de bienes y personas, la calificación que podemos dar a los espacios ocupados adquiere connotaciones económicas, morales, sociales o políticas diversas. Por esto, el espacio urbano que estudia la Geografía se convierte en un objeto complejo que exige análisis minucioso, por estar densamente ocupado y estructurado.

La obra se inicia con una introducción histórica que gira en torno a una reflexiva visión filosófica de la evolución urbana: el hecho socio-antropológico ciudadano desemboca con naturalidad en el hecho geográfico que, en un primer estadio, da cuenta de la ciudad como un ente irreversible, para después, con referencias a los actores de la vida urbana, su movilidad, intereses, centros de decisión, volúmenes de bienes que se desplazan, estructura y desarrollo multispectral, manifestarse con una fuerza especial que semeja a un organismo en plena vitalidad: todo el espacio es escenario del quehacer urbano.

La red urbana es estudiada tanto en su totalidad cuanto en casos que reflejan tipos bastante representativos de la organización urbana nacional. No extraña en algunos ejemplos el encontrarse con originalidades que advierten el peligro de las generalizaciones en esta materia.

Sin embargo, los grandes rasgos destacados con importantes caracteres, son hipótesis de gran valor sobre algunas constantes del comportamiento urbano. Confrontadas con elementos circunstanciales, estas hipótesis dan cuenta, paradójicamente de situaciones muy originales que conviene desarrollar en cada caso. De aquí se puede apreciar la importancia del estudio geográfico comparado, para detectar las semejanzas y diversidades de cada realidad.

El mercado es el punto a donde confluye gran parte de la vida urbana. Los centros de comercio son la expresión más compleja de las actividades espaciales. Allí convergen los actores, protagonistas o no, del mercado: el productor y el consumidor; el primero, debido a sus débiles mecanismos mercantiles, representado en cierta forma por el intermediario:

La ciudad es realmente un ente complejo. En ella fluye la vida colectiva, al amparo de expresiones culturales plasmadas en la vivienda, la producción, el consumo y actividades de intermediación.

En la ciudad moderna el impacto cultural en el espacio es importante; los centros universitarios, los centros financieros, los lugares sagrados, los campos deportivos. . . , configuran la fisonomía de una ciudad. Con no menos importancia, los matices del medio físico forman también parte integrante de los paisajes urbanos.

La ciudad, a más de su vida hacia adentro, establece relaciones de intercambio, conexión y limitación con las llamadas áreas de influencia, mediatas o inmediatas.

De allí nacen ciertas originalidades en las que podemos ver como condicionantes los elementos físicos del paisaje y también las fronteras impuestas por el hombre.

Los fenómenos llamados de urbanización de estas áreas han despertado un interés muy explicable en los planificadores y organizadores del espacio. Los desajustes entre planes y realidad indican la idealización inapropiada del espacio y su dinámica, así como los usos espontáneos consolidados están aceptados a posteriori por los planificadores.

Así, la ciudad depende ante todo del hombre, de la estructura social, de los condicionantes del medio físico y en fin, de las proyecciones de la sociedad que imagina su futuro.

Nelson Gómez

INTRODUCCION GENERAL

En América Latina, es reconocida desde hace mucho tiempo la importancia del hecho urbano. Desde la época colonial, las ciudades desempeñan un papel esencial sea como centros de poder sea como eslabonamientos del sistema de dominación social. Muy pronto, investigadores de las ciencias sociales, historiadores, sociólogos y economistas se interesaron en los temas urbanos juntamente con arquitectos y urbanistas.

Las escuelas geográficas latinoamericanas, con un sello de origen europeo, de predominio ruralista, han tenido un retraso en este campo. Así, en 1959, un gran coloquio sobre urbanización organizado por la CEPAL y la UNESCO en Santiago de Chile, no contaba con ningún geógrafo entre sus participantes. Sin embargo, después de Milton Santos (1971), las escuelas brasileñas, argentinas y chilenas en particular, dedicaron una parte cada vez más grande de sus investigaciones a las ciudades, y desde entonces la tendencia cambió de rumbo significativamente. Desde hace algún tiempo, el hecho urbano ha llegado a ser objeto de estudios pluri-disciplinarios y esto se traduce a nivel de los equipos de investigación (1).

Gracias a esta nueva apertura, los estudios urbanos dejan poco a poco el campo estrictamente urbanístico o intraurbano, para reubicarse en los contextos más amplios de sociedad, de sistemas económicos, de espacios nacionales y regionales. Por lo tanto, tenemos que explicar por qué y cómo un instituto de investigación geográfica ha tomado la iniciativa de realizar una obra en este campo, y cómo, un método geográfico puede aportar, vinculado con las demás ciencias humanas, una contribución original al estudio de la ciudad.

Sin descuidar el estudio del espacio interno de la ciudad, o sea el espacio propiamente urbano, el geógrafo reubicará siempre el hecho urbano en su contexto regional, en la vida de relación y en el sistema de intercambios; se dedicará al estudio de las redes de ciudades y de las zonas de influencia. Las cuestiones que se planteen, estarán dirigidas a la comprensión de los sistemas espaciales, al por qué de las localizaciones y de las diferenciaciones regionales, a las relaciones con el medio ambiente.

El primero que estableció una teoría geográfica en este campo, fue sin duda el alemán Walter Christaller (1933), con su concepto de los "lugares centrales". Esta teoría relativamente "geométrica" evolucionó poco a poco, sobre todo bajo la influencia de B.J.L. Berry (1970), que contribuyó mucho a la comprensión de las redes urbanas partiendo de la noción de una jerarquía de los polos mayores y secundarios. Buscó, asimismo, en el campo interno de la ciudad, poner de relieve las estructuras anulares de carácter general de los conglomerados.

En los trabajos de los geógrafos de estos últimos quince años, la ciudad aparece ante todo como el nudo de la vida de relación y su estudio está vinculado al de los flujos internos y externos. El hecho urbano está allí íntimamente ligado a la capacidad de comunicación. Por lo mismo, el centro urbano es considerado ante todo en su función de nudo del sistema de intercambios, de relaciones y de flujos. (2)

Estos nudos de intercambio no sólo están vinculados a los servicios, como los mercados o los bancos por ejemplo. Valen también para los intercambios de cualquier clase, religiosos, políticos o culturales en particular, o sea para todo tipo de información. "En un

1. En el Ecuador, el Centro de Investigaciones CIUDAD por ejemplo, reúne arquitectos y sociólogos, pero, también abre sus puertas a economistas y geógrafos.
2. SHIGETO TSURU, REMY J., MEIER R., etc. citado por CLAVAL P., 1985

mismo espacio, pueden coexistir varias jerarquías de focos cuando las necesidades a las que éstos responden no se fundan sobre la misma lógica. La metrópoli económica puede estar fuera del centro si debe lo esencial de su actividad a las relaciones con el mundo exterior, y la capital política y cultural puede quedar en el centro para ordenar bien el espacio en torno del mismo” (3). Claval cita a este propósito el caso de la pareja Québec-Montreal, dos metrópolis que pertenecen de hecho a dos jerarquías diferentes. En el Ecuador, se tendía a este sistema hasta el comienzo de los años 70, época en la cual, gracias a los ingresos petroleros, se produjo un cambio en la repartición de las funciones económicas en beneficio del Estado, y en la que la capital política recobró una parte de los poderes que se concentraban poco a poco en Guayaquil.

Sin embargo, el esquema de análisis de W. Christaller y sus actuales derivaciones no parecen tener la capacidad para dar cuenta integral del dinamismo de las redes urbanas en América Latina, y especialmente de la importancia demográfica relativa de las ciudades secundarias: al contrario de lo que sucede en Africa, por ejemplo, donde la importancia de éstas sigue decreciendo respecto a la de las metrópolis nacionales, en algunos países de América Latina, desde hace pocos años, el peso de las ciudades intermedias tiende a crecer más rápidamente que el de las capitales. Eso sucede en Ecuador desde el último período intercensal, especialmente en la región litoral. Un reciente análisis de la ORSTOM (1986) sobre este tema concluye en la necesidad de recurrir a nuevos métodos para entender la evolución actual del hecho urbano, valiéndose especialmente de un análisis demográfico más refinado y dando preferencia al estudio de las migraciones de población. Estas, dinamizadas por una serie de confrontamientos de intereses entre diferentes *actores sociales*, son el resultado de comportamientos particularmente significativos. La migración y sus motivaciones se presentan así como reveladores de la evolución actual.

Vemos que, cualesquiera sean los procedimientos teóricos, en la actualidad se hace siempre referencia al papel de los “actores sociales”. Creemos que entre éstos, conviene dar un lugar muy especial a los actores que tienen un papel importante en la toma de decisiones que conciernen a la ciudad. A través de este papel de los actores económicos, sociales, culturales y políticos, a los que llamaremos *actores urbanos*, integraremos la contribución de los estudios de otros campos de las ciencias humanas sobre la realidad urbana ecuatoriana. En efecto, en el Ecuador, mucho antes que los geógrafos, ya los sociólogos, economistas e historiadores, habían dado muy ricos elementos de análisis sobre la ciudad (cf. Carrión, F., 1986). Nuestro esquema de análisis es complementario y se centra en el estudio de la distribución espacial de los hechos urbanos, de las redes urbanas, de las ciudades como puntos de origen y de llegada de los principales flujos de población, de capitales, de informaciones, así como en el análisis dado a las diferencias regionales. Partiendo de las comprobaciones resultantes, tratamos de examinar el papel de los actores urbanos en todas las etapas de la génesis de la ciudad y de la red urbana, así como de la reproducción de los elementos constitutivos de la ciudad y especialmente de los barrios.

Nuestro método de análisis se basará, por lo mismo, en la referencia a dos ejes cruzados:

- Por una parte, el *espacio*, espacio nacional, espacio regional, espacio interno de la ciudad y de sus barrios.
- Por otra, el papel de los *actores*, sociales o económicos, políticos o culturales.

El hecho urbano se ubica, en efecto, en el nudo de los vínculos espaciales entre los actores de toda clase, que hallan en la ciudad su lugar de privilegio para relacionarse.

En cuanto al estudio de las migraciones de población, lo trataremos esencialmente en el marco del crecimiento demográfico de la red urbana, poniendo en relieve sus princi-

3. CLAVAL P., 1985 - Pág. 309

pales diferencias regionales. Por otra parte, las migraciones son objeto de importantes desarrollos en el tomo 2 de esta colección.

El Ecuador en el proceso general de urbanización Latinoamericana.

En 1979, el 64,1% de la población de América Latina vivía en las ciudades. Desglosadas por países, las cifras extremas iban de 24% para Haití al 85% para la Argentina. Entre 1960 y 1979, la tasa de crecimiento anual de la población urbana de toda la América Latina, fue de 4,2%: igual que la calculada para el Ecuador, y la más alta correspondía a la República Dominicana con el 6%. Estas cifras, comparadas con las tasas anuales de crecimiento vegetativo de la población, (2,8% para el mismo período) implican formidables migraciones del campo a la ciudad.

De estas cifras y de las presentadas en los cuadros del anexo adjunto, resulta que el Ecuador se caracteriza, por cierto retraso en el grado de urbanización de la población, aunque con un ritmo de crecimiento de la población urbana idéntico al promedio del conjunto de América Latina, vale decir que su población urbana se duplica cada 17 años. Pero lo que constituye la originalidad del Ecuador es que, siendo un país de reducido tamaño, existen dos metrópolis de importancia más o menos igual. Mientras que Bogotá es dos veces y media más poblada que la segunda ciudad de Colombia. México D.F. seis veces más poblada que la segunda ciudad de México, Lima once veces más poblada que la segunda ciudad del Perú y Asunción veinticuatro veces más poblada que la segunda ciudad del Paraguay, Guayaquil es apenas más grande que Quito.

Para completar este rasgo original, se comprueba el hecho de que, fuera de El Salvador, el Ecuador es el país de América Latina donde existe la más alta proporción de población urbana que vive en las ciudades de menos de 100.000 habitantes: alrededor del 35%, contra 22% en Colombia, 20% en el Perú y 17% en Argentina.

El desarrollo de la red de ciudades medianas ecuatorianas fue subrayado en el Tomo I de la presente colección (Deler, J.P., Gómez, N., y Portais, M., 1983) y hay que insistir una vez más sobre éste hecho, que nos invita a estudiar muy especialmente las ciudades intermedias cuya decadencia o consolidación constituye un elemento esencial de la evolución en la organización de los espacios nacionales.

Las cuestiones abordadas

En el curso de los distintos capítulos de la mencionada obra de geografía histórica, hemos subrayado el lugar ocupado por las ciudades en la historia de la organización del espacio ecuatoriano. Para completar las bases allí presentadas, y que se refieren esencialmente a nuestro primer eje de estudio, el del espacio, propondremos en primer término una introducción histórica que insiste en el rol de los actores sociales en la génesis del hecho urbano, a través de las configuraciones urbanas y formaciones sociales ecuatorianas.

Una vez comprendidos en esta forma los datos históricos, hemos organizado nuestra reflexión en torno de algunos grandes interrogantes que nos han parecido fundamentales:

- ¿El fantástico crecimiento demográfico de muchas ciudades ecuatorianas durante los últimos treinta años, las transformaciones económicas y sociales que le han acompañado, se traducen en una modificación análoga del sistema urbano nacional? ¿O por lo contrario, se han mantenido los grandes rasgos geográficos de la red urbana, con sus dos metrópolis, a pesar de las transformaciones económicas, y si esto es cierto, a qué se debe esta permanencia?
- ¿La red de las ciudades secundarias, que constituye la originalidad de este sistema, ha conservado su importancia? Si su crecimiento es igual, e incluso superior al de las dos metrópolis, se trata de un auténtico desarrollo, que se traduciría en una evolución positiva del poder de estas ciudades, o se trata de un simple crecimiento demográfico, que convierte a estas ciudades en simples intermediarias del poder de

Quito y Guayaquil?

- ¿En lo que toca a la bicefalía Quito-Guayaquil, cómo evoluciona ésta? ¿Hacia un confrontamiento político-económico, o hacia una complementariedad cada vez más íntima?
- ¿Cómo se diversifica la red urbana? ¿En especial, cómo nacen, cómo crecen las ciudades en las zonas pioneras de colonización reciente?
- ¿Cómo se traduce el crecimiento urbano en aspectos tan variados y tan importantes como la alteración del medio ambiente, el transporte interno, la evolución de los barrios y la morfología urbana, la integración o la segregación de las actividades y de los diferentes grupos sociales?
- ¿Cómo se traduce este crecimiento en el ámbito de las relaciones entre las ciudades y el campo, en lo que se refiere, por ejemplo, al abastecimiento de las ciudades en productos alimenticios?

Hemos tratado de responder a todas estas preguntas refiriéndonos a los dos ejes del *espacio* y de los *actores urbanos*. El equipo de redacción de esta obra se compone de nueve investigadores que se han reunido regularmente en el curso del año 1984. El año siguiente estuvo dedicado a la redacción y a la armonización del conjunto. La ambición de este equipo, no era la de responder de modo definitivo a los interrogantes que preceden, sino de hacer un balance, en un momento dado y de manera no exhaustiva, de los temas planteados por estas grandes preguntas. No hay duda de que las respuestas darán lugar a muchas otras preguntas. Obviamente, lo buscado no es el consenso de todos los lectores, sino, mejor, un fecundo debate sobre temas tan importantes.

La mayor parte del libro expone el resultado de investigaciones originales llevadas a cabo en el CEDIG con el apoyo de la ORSTOM, fruto de trabajos de campo o de nuevas explotaciones de estadísticas, tales como el estudio geodemográfico de la red urbana, (capítulo 2), el de la jerarquización urbana (cap. 3), el de los flujos y áreas de influencia (cap. 4), el de las ciudades intermedias de la Sierra (cap. 6), el de la red urbana de la Costa (cap. 7), el del aprovisionamiento de las ciudades (caps. 12 y 13), así como el de las conurbaciones costeñas (cap. 14).

Otros trabajos originales también son fruto de investigaciones llevadas a cabo en colaboración con otras instituciones, tales como los capítulos sobre la bicefalía Quito-Guayaquil y el que versa sobre la evolución de los barrios urbanos (cap. 5 y 10), realizados en el marco del Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA), así como el que aborda el proceso de urbanización en zonas pioneras (cap. 8) realizado en el marco de una beca de tercer ciclo a través del Centre de Recherche et Documentation sur l'Amérique Latine (CREDAL), con el apoyo del CEDIG.

En fin, tres capítulos son el fruto de investigaciones puramente bibliográficas: la introducción histórica (cap. 1), gran parte del que aborda los problemas del medio ambiente (cap. 9) y el de la crisis del transporte urbano (cap. 11), todos realizados por iniciativa del CEDIG.

No hay que admirarse de los estilos y métodos diferentes de los distintos autores. Esta heterogeneidad será, tal vez, la debilidad o acaso parte de la riqueza de esta obra. Todos los tomos de la *Geografía básica* son obras colectivas cuya finalidad es contribuir con nuevas reflexiones a la mejor comprensión de la sociedad ecuatoriana y especialmente a las relaciones de ésta con su medio geográfico.

ANEXO

CUADRO 1

PARTE DE LA POBLACION URBANA EN LA POBLACION TOTAL (%)
POR REGIONES GEOGRAFICAS (1950-1975)

	1950	1960	1970	1975
Africa	13,7	17,6	21,9	24,3
Asia	17,3	22,4	26,9	29,3
América Latina	40,9	48,9	56,8	60,3
Caribe	33	36,6	45	48,2
América Central	39,5	46,1	53,9	57,3
América del Sur	49,7	58,2	66,4	69,9

Fuente: BLAYO, Y, L'urbanisation dans les régions en développement.
Population (Paris), 35(6), 1980, pp. 1165-1176. - p. 1172.

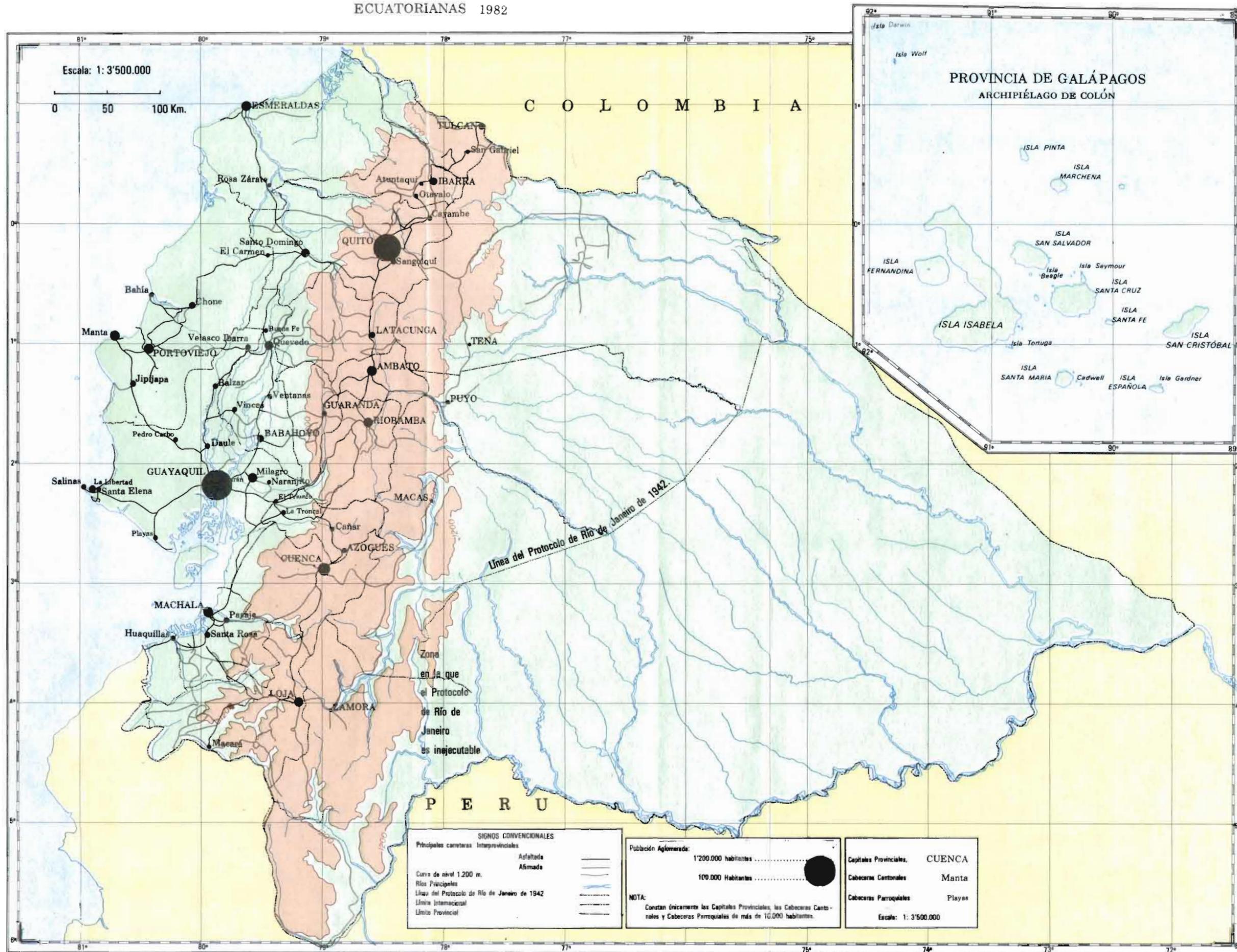
CUADRO 2

POBLACION URBANA EN AMERICA LATINA

PAISES	Crecimiento anual de po- blación total (%) 1970-1976	Población urbana %		Crecimiento anual de po- blación urbana (%) 1960-1979	% de población urbana, en las aglomeraciones		relación en- tre la prime- y la segunda aglomeración
		1960	1979		100.000 Habit.	la más Poblada	
Argentina	1,5	73,6	85	2,1	83,0	53,0	12,1 (1975)
Uruguay	0,7	80,8	81,3	0,8	68,8	68,8	-
Chile	1,8	67,8	80,7	2,8	70,9	50,5	6,0 (1978)
Venezuela	3,1	66,7	77,1	4,1	72,8	14,2	3,3 (1976)
Colombia	2,7	48,2	74,8	4,5	77,7	27,9	2,5 (1973)
Perú	3,0	46,2	69,1	5,1	79,5	52,4	11,1 (1972)
México	3,5	50,7	64,2	5,0	67,7	48,2	6,0 (1978)
Brasil	2,8	46,1	63,1	4,5	72,1	22,8	1,5 (1975)
Nicaragua	2,9	38,4	56,6	5,1	67,8	67,8	6,9 (1967)
Panamá	3,1	41,5	53,1	4,4	77,1	77,1	6,5 (1970)
Rep. Dominicana	3,0	30,1	52,0	6,0	70,6	50,2	3,3 (1967)
Cuba	2,1	40,3	46,2	1,3	74,8	46,3	1,8 (1975)
Costa Rica	2,8	32,7	45,2	4,4	70,4	70,4	11,3 (1973)
Ecuador	2,9	34,9	43,0	4,2	65,7	61,1	1,4 (1978)
El Salvador	3,5	38,4	40,2	3,5	42,0	42,0	2,0 (1970)
Guatemala	2,8	33,6	39,4	2,1	83,6	83,6	13,0 (1970)
Paraguay	3,5	35,4	36,4	3,1	70,9	70,9	24,2 (1972)
Honduras	2,2	22,8	35,1	5,7	77,4	49,8	2,0 (1968)
Bolivia	2,5	26,8	32,4	3,7	82,0	52,9	2,8 (1976)
Haiti	1,7	15,9	24,0	3,9	80,3	80,3	10,7 (1971)
América Latina	2,8	49,4	64,1	4,2	73,6	38,1	

Fuente: UNIVERSITY OF CALIFORNIA LOS ANGELES (UCLA). Statistical Abstract of Latin America. Los Angeles, 1982, 671 p. (pág. 6).

UBICACIÓN Y POBLACION DE LAS CIUDADES
ECUATORIANAS 1982



I PARTE

LA RED URBANA DEL ECUADOR

INTRODUCCION

Esta primera parte de la obra se inicia con un capítulo histórico que trata de establecer los grandes factores que estuvieron presentes en el origen del importante crecimiento urbano y cómo las diferentes formas urbanas se han inscrito en la evolución de las formaciones sociales ecuatorianas. A través de esta reflexión han aparecido el papel de los actores tradicionales o nuevos y el del Estado en el proceso de urbanización. En los siguientes capítulos se tratará de establecer un balance, hacer un inventario de las ciudades ecuatorianas, clasificarlas para comprender cómo se organiza el conjunto de la red urbana y determinar cómo se traduce en el espacio, por zonas de influencia, la organización piramidal de esta red.

Ante todo, conviene fijarse límites demográficos y administrativos para identificar las ciudades. Hemos tomado como primer criterio una cifra de población: el límite de 10.000 habitantes aglomerados, según las definiciones del INEC, permitirá comparar demográficamente organismos que tienen evidentemente un carácter urbano.

Para el estudio de la jerarquía urbana y de los tipos de ciudades, bajaremos este umbral a 2.500 habitantes en el caso de las cabeceras cantonales, o sea en el caso de organismos considerados oficialmente como urbanos en el plano administrativo. Esto permitirá comparar la evolución de varios tipos de ciudades pequeñas, de las cuales hay algunas, especialmente en las regiones de colonización, con muy alto crecimiento que, sin alcanzar todavía el umbral de 10.000 habitantes, tienen realmente vocación para llegar a ser ciudades en todo el sentido de la palabra. Se excluyen de este estudio las localidades de entre 2.500 y 10.000 habitantes que tienen solamente la categoría de cabeceras parroquiales, porque, en los actuales momentos, están lejos de ser verdaderas urbes y porque la dificultad de obtener datos detallados de ellas impide compararlas con las otras.

Vamos, pues, a considerar en primer término el hecho urbano en su aspecto demográfico, analizar la aparición progresiva de los conglomerados que superan cierto umbral, el crecimiento comparado de las ciudades, su tipo de crecimiento, el aspecto cuantitativo de las migraciones de población y los saldos migratorios comparados con el crecimiento natural. En esta forma, veremos aparecer tipos de ciudades en las que deberemos examinar el vínculo que guardan con las situaciones regionales, o sea con las situaciones geográficas. Resultan de esto, casos excepcionales que nos llevarán a plantearnos determinados interrogantes. En fin, la composición demográfica de las ciudades, de acuerdo al porcentaje de jóvenes y a la tasa de varones, desemboca también en comparaciones de tipo geográfico.

Este estudio geo-demográfico permitirá, con otros criterios relacionados al equipamiento urbano, a los servicios y a ciertos rasgos cualitativos, establecer una "matriz de datos urbanos" que servirá de base a un tratamiento que permita un análisis plurivariable de la red urbana ecuatoriana. Conviene, en efecto, responder a las preguntas siguientes:

- ¿Qué tipos de ciudades conforman la red urbana ecuatoriana?
- ¿Existe una clara jerarquía urbana?
- ¿Cuáles son los criterios más nítidos del dinamismo urbano?
- ¿Se puede relacionar el dinamismo urbano con la acción de ciertos actores?
- ¿Presenta el espacio nacional anomalías en la cobertura del tejido urbano?

Esta última pregunta nos servirá de introducción al último capítulo de esta parte de la obra que se refiere a las zonas de influencia urbana. ¿Cómo delimitar las zonas de influencia de Quito y Guayaquil y, al interior de ellas, las regiones de atracción de los centros regionales, provinciales y locales? Es el estudio de ciertos flujos característicos de personas, bienes, capitales e informaciones, el que nos permitirá responder a estas preguntas. Todo el espacio nacional, en efecto, está afectado por el papel de los centros urbanos, por sus funciones de intermediación de difusión de ciertos servicios, pero también de atracción de hombres y riquezas. Entonces nos será posible evaluar las oportunidades de desarrollo de los polos secundarios de equilibrio cuyo papel es decisivo en el marco de una política de manejo del territorio que se oriente a delimitar el valor de la bipolarización Quito-Guayaquil.

CAPITULO 1.

INTRODUCCION HISTORICA. FORMAS URBANAS Y FORMACIONES SOCIALES EN EL ECUADOR: LOS PRINCIPALES ACTORES*

S. Allou

La ciudad es un espectáculo. Como tal es un fenómeno físico y plástico que cabe observar y describir. Pero asimismo es un escenario, es decir un lugar donde diferentes actores desempeñan papeles que la constituyen y la construyen.

En este sentido, la ciudad adquiere una profundidad social e histórica. No es un hecho "natural" cuya existencia se justifica por su mera presencia, sino un "hecho social" cuya formación histórica conviene estudiar.

El estudio de los actores —sociales antes que urbanos— complementa el análisis geográfico en donde se funda. De la observación empírica de las formas urbanas pasa al análisis de su génesis social y de su emergencia histórica. En otros términos, tratando de identificar a los promotores y gestores de las formas urbanas, procura entender: —qué papel cumple la ciudad en una formación social particular

— cómo y por qué se va dando el proceso de urbanización del país.

Una problemática en términos de actores no puede por tanto resumirse en la identificación de los sujetos que integran física y funcionalmente la ciudad. Tiene que abarcar a todos los agentes del conjunto social, que, de una u otra forma, llegan a participar en su creación y conformación. En otras palabras, actores urbanos son los sujetos en situación social que, en cierto contexto histórico, contribuyen a construir la ciudad y a hacer de ésta lo que es.

De ahí, la ciudad se puede concebir a partir de una visión dialéctica (o mejor dicho conflictiva) del funcionamiento social, diálogo de los varios agentes que la llevan a cabo mediante juegos de poder: expresión en tensión del avance conflictivo de la formación social.

Ya se vislumbra un tanto el esquema director de lo que queremos plantear en estas páginas: partir de un enfoque global de la sociedad en términos de formaciones sociales originales que la constituyen a lo largo

(*) Este artículo es una versión apretada de un texto por publicarse, en francés.

del tiempo histórico de su evolución, para llegar a identificar y caracterizar la naturaleza y los roles sucesivos de los que llegan a ser los actores del desarrollo urbano. Claro está, el contenido de este esquema se hallará determinado por un previo análisis de las imágenes de la ciudad que haremos para cada contexto histórico. Este análisis, a su vez, permitirá subrayar las transformaciones de los rasgos fundamentales de la ciudad, forma particular de organización social, conforme va evolucionando la formación social hacia el capitalismo, así como los cambios concomitantes de naturaleza de los principales actores que generan e integran este proceso.

La ciudad nace de una decisión o de una necesidad. Decisión de un poder que la constituye o necesidad en el desarrollo de cierta formación social. Por ello siempre puede ser considerada como expresión de una norma central.

En tanto aplicación local de una norma central, la ciudad y luego lo urbano conjugan lo universal y lo particular (1). No obstante, en el marco de este breve estudio, sin desconocer la espesura singular de lo local que lleva a este "mestizaje cultural" según lo llaman Graziano Gasparini al referirse a la arquitectura colonial (2), nos dedicaremos, más bien, a esbozar la historia de la implementación de esta norma, su sentido y las fuerzas que la llevan. Por lo tanto, será preciso subrayar cómo y por qué dicha norma llega a plasmarse en una forma urbana, y bajo que condiciones los actores sociales llegan paulatinamente a participar en el proceso histórico de socialización urbana ahí en juego. Carrera desbocada hacia una modernidad dependiente, anónima, en un espacio homogéneo, sin lugar propio, sin memoria.

1. De la diferencia a la jerarquía. El Incario: centralismo y nacimiento de la ciudad

Aunque la iniciación del proceso de urbanización parece ser muy antiguo en el Ecuador, la historia urbana del país empieza con la ampliación hacia el Norte del *Tahuantinsuyo*, penetración iniciada por Tupac Yupanqui, y ultimada por su hijo, Huayna Capac. Es decir con la conquista militar y sobre todo, luego, con la implantación del sistema socio-político de la élite cuzqueña en los Andes septentrionales.

¿Podemos afirmar la existencia de ciudades en aquel entonces? En caso afirmativo: ¿qué papel cumplieron en el proceso de conquista y en el asentamiento del poder incaico en el *Chinchaysuyo*? y ¿cuáles fueron los medios humanos que permitieron llevarlo a cabo?

1. MARIE, Michel, 1982, pp. 11 - 28
2. GASPARINI, Graziano, 1971.
3. SALOMON, Frank, 1978; Cf. también OBEREM, Udo, en MORENO YANEZ, Segundo, pp. 73 - 101
4. OBEREM, U., *op. cit.*, p. 77 - 78
5. MURRA, John. V., 1975, pp. 59 - 115
6. OBEREM, U., *op. cit.*, p. 79

Preguntas que se pueden resumir en dos cuestiones fundamentales para nuestro estudio:

— Por una parte, ¿cómo caracterizar la representación del mundo que tenían los Incas y su expresión tangible en los espacios físico y social en donde se realiza como tal?

— Y por otra parte, ¿cómo ello puede sentar las primeras bases para el desenvolvimiento de un proceso urbano en el país?

Muy difícil es conocer cuales fueron los mecanismos de funcionamiento y de reproducción de los sistemas de organización social preincaicos. En el estudio de las "crónicas" o de las "visitas" y aún en los recientes trabajos de arqueología, siempre se encuentra una gran dificultad para dar fechas a los datos o a los hechos que se conocen. Por lo tanto, no afirmaremos que tal o cual mecanismo o característica de funcionamiento social es pre o postincaico. Sólo formularemos hipótesis sobre la transformación y ampliación de los procedimientos que utilizaron los Incas para asentar su poder e implementar su norma.

Frank Salomon y Udo Oberem (3) aportan con muchos datos sobre la forma de organización social de las poblaciones del Norte:

"En lo político y social los Caranquis se hallaban organizados en 'señoríos' (. . .). Un señorío estaba integrado por varias aldeas. A la cabeza de cada aldea estaba el Jefe del grupo de parentesco más importante, y como Jefe de señorío figuraba el que gobernaba la aldea más grande (. . .). Los 'nobles' (estos jefes) y los subordinados a ellos, o la 'gente común' que formaba la mayoría de la población, estaban enlazados por un sistema gradual de redistribución de los bienes y por el control de la mano de obra (. . .)

La gente común estaba obligada a trabajar una *chagra* de maíz para su jefe, a más de ayudarlo a construir su casa y traer leña. Ciertas familias estaban adjudicadas a la casa de un noble para trabajos de diferente índole (. . .) Entre la gente común habían especialistas tales como comerciantes y cazadores. Entre estos últimos, algunos trabajaban directamente para los nobles.

La clase social más baja la formaban individuos cuya libertad personal estaba restringida (. . .) Se hallaban directamente bajo el mando de los *curacas* (los jefes) para quienes debían trabajar (. . .) valiéndose del término quichua, se los denominaba *yanacuna* en el Incario" (4).

¿Cómo lograban los Caranquis aprovisionarse de los productos de que carecía su habitat? Mediante lo que Oberem llama "microverticalidad". A diferencia de la "macroverticalidad" descrita por John V. Murra (5), "tal microverticalidad quiere decir que los habitantes de un pueblo disponían de campos situados en diferentes pisos ecológicos, alcanzables en un mismo día, con la posibilidad de regresar al lugar de residencia por la noche" (6).

Al respecto, F. Salomon señala como los Pastos tenían acceso a recursos de diferentes ecologías gracias a otras dos clases de actores sociales: los *camayuccuna* y los *mindalae*. Los primeros (7) eran personas que portaban la delegación de la autoridad política de su etnia y que procesaban una materia prima (la coca en el caso de los Pastos ubicados en Pimampiro) sometiendo a la autoridad política local; se asemejaban a las culturas autóctonas, sin por eso perder contacto con su etnia de origen. Los *mindalae* eran una especie de comerciantes a larga distancia; más que con productos de primera necesidad, comerciaban con objetos de valor como el oro, la plata, las perlas y la coca. Eran una especie de “agentes políticos” sirviendo al prestigio de su señor (dependían directamente de él) antes que verdaderos “empresarios” (8).

Parece que en lo que concierne a la región de Quito, los *mindalae* vivían en los cruces importantes de las vías de comunicación, tal como en el *tianquez* donde realizaban sus intercambios. Sin embargo, no se sabe si tales normas (en las cuales ya se esbozaría un brote de forma urbana, un embrión de ciudad en base del mercado) estaban vigentes entre poblaciones que no fueron sometidas a la dominación socio-política del Imperio (9).

Así, aparte de este último ejemplo, no habría rastros claros de lo que podrían ser “ciudades” en el espacio andino septentrional preincaico. Si bien el desarrollo de un comercio en gran escala, desvinculado de los lazos con las comunidades de origen, hubiera podido dar lugar a un agrupamiento de comerciantes “desarraigados” en “ciudades”, la forma misma de organización de las sociedades lo impedía. La razón de ser del funcionamiento social no radica en aquel entonces en este propio funcionamiento como tal (como ocurre en nuestras sociedades modernas) sino en la sobrevivencia material y simbólica (los intercambios de prestigio) de los señores.

El centro de referencia de esta organización social no lo constituía una norma universal impuesta por un poder central en un espacio homogéneo, encima de las expresiones locales de organizaciones sociales originales (como ocurrirá con la llegada de los Incas). Tampoco era una lógica social global que halla sus justificaciones en su pura y simple existencia.

En el espacio calificado, diferenciado de y por los señores cuya norma está arraigada en un territorio, la ciudad como espacio autónomo (que se da sus propias leyes) o de control (de una ley superior) no cabe. Tal tipo de formación social no puede generar ciudades, aunque ya se vislumbren algunas condiciones de posi-

bilidad de éstas, en la naturaleza de los actores que conforman estas sociedades.

Dos tipos de actores ya se encuentran total o parcialmente desvinculados de los lazos íntimos que les unían con su tierra: los *yanacuna* y los comerciantes. Si bien sigue vigente todavía una ligazón simbólica, mediatizada por la persona del jefe, ya no hay vínculo físico con la tierra: los unos al servicio exclusivo del jefe, los otros lejos de su país. Poco falta para que se quiebre el lazo constitutivo de su pertenencia a la comunidad y así se vuelvan autónomos.

Pero la historia no siguió este curso “natural”. Lo urbano no nació de este tipo de evolución endógena de la sociedad sino de una resolución administrativa. Invasores llegaron e impusieron por la fuerza su norma. Una norma central, expresión de una cosmovisión fuertemente jerarquizada. Cosmovisión que los Incas plasmaron en lo político y en el espacio físico que conquistaron: el Sol; el Inca, su hijo; sus servidores directos y la masa de súbditos.

El Sol, centro del mundo, y el Inca, su emisario en esta tierra constituían una autoridad supraterritorial, es decir una autoridad que ignoraba el anclaje en un espacio particular y se daba como referencia abstracta última de cualquier género de acción, referencia a partir de la cual todo se justifica y toma sentido. ¡Otro tipo de representación del mundo en donde lo local ya no tiene primacía en la articulación de una forma de organización social, sino la relación estructural a esta autoridad abstracta y sin lugar propio! ¡Relación vertical que uniformiza los espacios social y geográfico, al borrar toda diferencia cualitativa entre los lugares del espacio plano horizontal! ¡Sustitución de una referencia constitutiva de sentido y de funcionamiento a la tierra de origen y asentamiento, en base a una referencia, a una entidad política de índole divino ubicada por encima de los particularismos locales que, por la relación misma que todos tienen con ella, objetiviza las comunidades en sus súbditos, poniéndolas en un plano, si no de igualdad, al menos de similitud! El centro -expresión, en el espacio físico, de dos dimensiones, de la autoridad estructural supraterritorial de referencia - homogeneiza el cuerpo social y el espacio, al objetivizar los sujetos y los lugares en componentes estructurales de un sistema del cual es como el núcleo de sentido.

El cumplimiento de la misión justifica no sólo la guerra sino también la conquista y la integración de las poblaciones vencidas. Con sujetos así objetivizados por su relación al centro y en un espacio homogeneizado, se pudo llevar a cabo guerras y fundar asentamientos (¿ciudades?) a manera de enclaves militares, o sea polos de control e integración a la lógica del Imperio. Los primeros actores urbanos en el *Chinchaysuyu* fueron los Conquistadores, secuaces del Inca,

7. BORJA, Antonio, en JIMENEZ DE LA ESPADA, Marco, 1965

8. SALOMON, F., *op. cit.*, pp. 973-975.

9. *Ibid.*, pp. 984-985.

militares y agentes de la integración: funcionarios del Imperio.

Empero, como lo apunta Maurice Godelier: "si bien la guerra (la violencia y el control armado) es un proceso que crea algunas de las condiciones de la formación de un nuevo modo de producción al liberar elementos, factores de producción de su arreglo en la antigua estructura (la tierra, la fuerza de trabajo se vuelven medios de producción disponibles, en parte liberados de las antiguas relaciones sociales), otro modo de producción solo nace cuando estos elementos vuelven a encontrarse combinados de una nueva manera" (10).

La implementación efectiva de esta nueva norma se tradujo en el aspecto espacial por "una tendencia a cerrar el sistema ecológico", es decir a reducir a lo mínimo la dependencia económica exterior: "a la estrategia indígena orientada en función del establecimiento de fronteras permeables y de relaciones exteriores múltiples, los hombres del Cuzco procuraron sustituir estructuras cerradas, abarcando conjuntos de recursos complementarios al interior de universos políticos aislados" (11). Esto significaba una consolidación de la relación vertical unívoca de las comunidades, organizadas así en "archipiélagos", con el poder central. Y por otra parte, se tradujo, en lo que concierne los intercambios, por la baja de importancia del sistema de los *mindalae* y el desarrollo del mecanismo de los *camayuccuna*, e hizo que embriones de ciudades no nacieran de la paulatina autonomización del comercio como tal, sino de la decisión incaica de reglamentar los intercambios encerrándolos en unidades autónomas de acceso a los recursos de diferentes ecologías. Ello permitió a los Incas consolidar su poder sobre espacios locales y hacer de los enclaves multiétnicos de los *camayuccuna* algo así como "proyectos pilotos", muestras de la eficiencia del control estatal.

Otro rasgo fundamental de la planificación incaica fue el esfuerzo de centralización llevado a cabo. Proyección en el espacio de su organización política, reflejo terrestre de su cosmovisión, el centralismo fue un elemento constitutivo del sistema social que los Incas implementaron en su Imperio. Se tradujo por una administración de la dependencia de las comunidades orientada a asegurar la reproducción general del sistema. Su expresión espacial se manifestó en la construcción de una infraestructura vial cuyo eje era el *Capac-Nan* (Camino del Inca), con sus puestos de descanso y de abastecimiento llamados *tambu*, sustento de un sistema de correos, los *chaski*. A nivel local, este centra-

lismo se expresó en la repartición de las tierras y la planificación del uso del suelo, así como en la organización de los grupos aborígenes en parcialidades políticamente estructuradas según un sistema jerárquico-piramidal, directamente supeditadas a la autoridad central.

En el gobierno de lo humano propiamente dicho, conviene subrayar el papel desempeñado por la política de migraciones forzadas con fines de homogeneización del paisaje político y espacial, así como de integración participativa a la lógica del Imperio (12). Los *mitmacuna*, poblaciones enteras desarraigadas y desplazadas por decisión central, fueron los principales agentes de la difusión de la norma incaica. Constituyeron una fuerza de trabajo y un elemento de control directa y únicamente ligado al poder central, retoños del orden cuzqueño replantados acá y acullá.

Otro elemento humano de particular importancia en la reorganización incaica del paisaje político andino fue el crecimiento en número de los *yanacuna*, es decir de estos indios totalmente desposeídos de sus vínculos comunitarios tradicionales y allegados permanentes de la burocracia imperial. Si bien sus orígenes son todavía mal conocidos, las funciones que cumplían al servicio de la élite son más claras. Dependientes perpetuos del poder, marginados de los censos (lo cual no sucedía con los *mitmacuna*), de condición económica muy diversa, los *yanacuna* constituyeron la primera capa social de individuos totalmente reducidos a su mera fuerza de trabajo y objetivizados como tales. Gente, por lo tanto, apta para moverse dondequiera en el espacio homogeneizado por el Incaico, población urbana potencial.

Por último, conviene señalar otro aspecto de este proceso de destrucción de los lazos tradicionales entre las comunidades y su tierra propia: la emergencia de *aclla*, vírgenes clausuradas en monasterios, consagradas al culto solar, empleadas en la producción textil.

Las comunidades tradicionales, al ser objetivizadas en componentes de un sistema centralizado y sus poblaciones en sujetos exclusivos del Imperio, hicieron que la ciudad pase del estado de posibilidad al de necesidad. No sólo que las condiciones espaciales y humanas para que se crearan ciudades se encontraban reunidas sino que la ciudad integraba la lógica íntima del sistema: necesidad vital para la gestión del centralismo e indispensable medio de integración, la ciudad se hizo algo así como la verdad del funcionamiento del sistema.

No se habla de centralismo sin razón. El centralismo es una representación física de una visión del mundo abstracta que se concreta solamente al plasmarse en un espacio. El centro no es sólo el núcleo abstracto de sentido, referencia última de una estructura, sino tam-

10. GODELIER, Maurice, 1973, pp. 242-257, p. 253

11. SALOMON, F., *op. cit.*, p. 978; o "estructura centrígea" según HARDOY, Jorge Enrique, 1975 (a) pp. 70 - 112, p. 104.

12. WACHTEL, Nathan, 1973, p. 77; Cf. también MORENO YANEZ, S., pp. 103 - 127

bién y sobre todo un lugar. En el Imperio incáico, aquel centro era el Cuzco.

Henri Favre (13) lo describe como “una suerte de microcosmo en el cual se reflejaba el Imperio”. Lugar sagrado y capital política, el Cuzco era como el centro del Universo y representaba fielmente su imagen. Sus estructuras urbanas reproducían exactamente la organización del *Tahuantinsuyo* e incluso la historia de su expansión. En el centro, estaba el Templo del Sol, o *Curicancha*: comprendía los palacios donde los *panaca* conservaban las momias de sus antepasados así como las moradas de los miembros de la corte del Soberano. El núcleo urbano estaba circundado por una zona periférica dividida de la misma manera que el *Tahuantinsuyo* en cuatro secciones; en ella, cada etnia tenía su barrio y cada *curaca* su residencia cuidada por los *yanacuna* a su servicio.

A más de este Centro, coágulo del Imperio, los Incas planificaron y construyeron ciudades. J.E. Harday menciona los casos de Ollantaytambo y Viracochapamba y subraya “el sentido regular del trazado que en el caso de Ollantaytambo se aproxima a la cuadrícula” (14). Craig Morris, a partir de investigaciones arqueológicas, llega hasta proponer un plano arquitectónico de Huánuco-pamba (15). F. Salomon habla del Quito como el “polo de desarrollo principal del extremo norte del Chinchaysuyu” (16). . .

Estas aglomeraciones urbanas no sólo eran centro de culto sino que constituían medios indispensables de una gestión eficaz del Imperio. Centralizar los productos destinados al Inca, mantener las infraestructuras públicas (carreteras, puentes, edificios), organizar y supervisar las *mitas*, dar justicia en todos los asuntos que escapaban de la competencia de los jefes tradicionales, eran las principales funciones de los “*tucricuc*”, gobernadores de provincia que residían en estas ciudades, capitales de la circunscripción que estaba a su cargo y que correspondía a uno o varios señoríos (17). Entre el personal que les rodeaba constaban los *kipucamayuc* cuya función altamente especializada era también esencial. En base a un sistema decimal (otro momento de la homogeneización de las poblaciones a través de una objetivización matemática) registraban, anudando en los *kipus*, lo que se recibía y salía de los depósitos estatales, y llevaban una contabilidad anual de la fuerza de trabajo efectiva en la provincia.

-
13. FAVRE, Henri, 1972, pp. 78 - 85
 14. HARDOY, J. E., 1969, pp. 23 - 64, p. 33
 15. MORRIS, Craig, 1978, pp. 936 - 947, p. 941
 16. SALOMON, f., *op. cit.*, p. 978
 17. FAVRE, H., *op. cit.* p. 70
 18. GONZALES CARRE, Enrique y RIVERA PINEDA, Fermín, 1982, pp. 19 - 34
 19. GUERRERO, Andrés y QUINTERO, Rafael, 1977, pp. 13 - 57, p. 27

Estos funcionarios de la burocracia imperial, los “*orejones*” como les llamaron los españoles, a los que estaban allegados importantes cantidades de *yunacuna*, fueron los principales actores urbanos del Imperio, los que consolidaron su asentamiento local.

Así pues, al ocaso del incario, un sistema global de gestión del espacio estaba ya en funcionamiento, pero todavía era frágil por su reciente vigencia. Cierre de los sistemas ecológicos, centralismo, desplazamientos de poblaciones, medidas orientadas a desestructurar los antiguos señoríos para reorganizarlos en base a un nuevo patrón de funcionamiento social. Así homogeneizaron los Incas el espacio, establecieron dispositivos para el control de las poblaciones, liberaron una fuerza de trabajo y sobretodo tuvieron que crear, sin poder evitarlo, lo que llamamos embriones de ciudades. Estos asentamientos humanos de control y de gestión hicieron una aparición forzosa en aquel entonces y jamás desaparecieron después. Muy al contrario, se tornaron elementos más y más decisivos en la planificación espacial del desarrollo socio-económico que los colonizadores españoles llevaron a cabo. Es que, de hecho, estaban reunidas todas las condiciones de posibilidad espaciales y humanas, y ya bien sentadas las bases formales de este desarrollo.

2. Continuidades y rupturas; la ciudad en la Colonia

Muerto el último Inca, los españoles tomaron su puesto como eje vertebrado de un sistema que se encontraba totalmente adecuado al provecho que querían sacar de estas nuevas tierras: hallaron un espacio homogéneo (propicio, por lo tanto, a todo tipo de explotación de sus recursos), una fuerza de trabajo sometida a una autoridad central y hasta sitios físicos de control y administración, los embriones de ciudad a los que nos referimos. Encasillándose en la formación social incaica, la aprovecharon para orientarla hacia la satisfacción de sus necesidades, y luego, “desacralizarla” (18), es decir, al modificarse el contexto de dependencia, transformarla en un lógica “terrenal”, con reglas de funcionamiento autónomas, la lógica capitalista.

Hubo injerto y no integración de los españoles al sistema legado. Bien lo apuntan A. Guerrero y R. Quintero al calificar la *encomienda de servicios*, primera forma de explotación implementada por los Conquistadores, de una “forma de pillaje” antes que de producción (incluyendo la reproducción del sistema) “en tanto que tiene lugar un consumo casi total de la energía vital de los trabajadores directos” (19).

La autonomía de los colonizadores, rasgo fundamental de la explotación española en el nuevo continente, desde luego tuvo una expresión en el manejo del espacio colonial y una influencia directa en la naturaleza, rol y funcionamiento de las ciudades.

Sedes de poderes políticos centrales y de intereses económicos locales, las ciudades fueron escenarios donde se presentaron y representaron permanentes conflictos cuya paulatina agudización marcó las formas, funciones y actores del espectáculo urbano colonial. La lucha entre la voluntad metropolitana por administrar totalmente la dependencia y la real explotación por parte de los colonizadores fue el motor de la gestión colonial de las ciudades.

Los primeros asentamientos humanos de blancos fueron el resultado de la búsqueda de oro por parte de los colonos. Estos, en tanto encomenderos, explotando la fuerza de trabajo indígena en las minas, fundaron enclaves, sobre todo alrededor de Popayán en el Norte y de Loja en el Sur (Zamora, Zaruma, Sevilla de Oro, Logroño, etc. . .) (20), primeras expresiones de una lógica de gestión y acumulación de riqueza inmediata. El conjunto de las ciudades meridionales, cuyos polos de carácter político administrativo fueron Loja y Cuenca, tuvieron una existencia efímera y decayeron rápidamente en provecho de la región de Potosí que acaparó el privilegio de la producción minera en esta parte de la Colonia.

El poder metropolitano, después de fundar Loja y Cuenca, afirmó su autoridad expidiendo una serie de Leyes (entre las que conviene destacar las "Leyes Nuevas" de 1542) que hacían de los encomenderos sencillos intermediarios del Poder Central para la recaudación del tributo (21).

A estas disposiciones se añadieron, por una parte, la creación de la Audiencia de Quito en 1563 y con ella la fundación de una verdadera red urbana, expresión de un sistema jerárquico y piramidal de administración: "En la cumbre la metrópoli con el Consejo de Indias, fuente de las decisiones o de su regulación, luego las capitales de Audiencias que aseguraban la comunicación entre la metrópoli y estas piezas maestras de la presencia colonial que constituían las capitales de Provincia (*los corregimientos*) generalmente herederas de centros incaicos, alrededor de los cuales gravitaban finalmente los pueblos rurales (*doctrinas-pueblos de indios - o parroquias-asentamientos de españoles*)" (22).

Por otra parte, e inscribiéndose en el proceso de reorganización del trabajo en beneficio del poder metropolitano, el Cabildo de Quito reglamentó la *mita*, (Re-

solución de 1573), dándose el poder de regular "tanto la disponibilidad de mitayos asegurando a los Caciques la cantidad de trabajadores que debían concurrir a los centros urbanos, como la distribución de los mismos entre los vecinos. Así, eran los funcionarios de la Real Audiencia, los *Corregidores de Indios*, quienes se interponían ahora entre las masas indígenas y las clases dominantes locales, imponiendo una distribución y repartición del trabajo social y contrarrestando de esta manera las tendencias autonomistas de los encomenderos" (23).

Esta voluntad metropolitana de dirigismo tuvo, por supuesto, gran incidencia en el proceso de "conformación urbana" (24) del país y en la estructuración del espacio interno de las ciudades, es decir en la presencia y rol de sus gestores.

Contemporánea a la decadencia de las ciudades mineras, surgió una producción de tipo agro textil que integró la parte central de la Audiencia de Quito (desde Ibarra, hasta Riobamba y Chimbo). Este fenómeno, a la par que definió un nuevo rol de la Audiencia en el conjunto colonial (integrándola en un sistema de intercambios inter-Audiencias que le permitía conseguir unidades monetarias), significó una reorganización total del sistema urbano heredado del Incaico: las ciudades se convirtieron en unidades de explotación de los campos que las rodeaban.

"Desde el momento en que la conquista se consolidó en cada territorio, la estructura espacial en cada uno de ellos comenzó a funcionar de manera centrípeta con respecto a los polos regionales de la colonia" (25) Además de que todas las actividades de los campos estaban organizadas por las ciudades (repartición de tierras, reglamentación del trabajo, utilización de mano de obra rural para obras urbanas, control de precios y de circulación de mercancías a través de los mercados semanales) (26) era en estas mismas ciudades donde se realizaba monetariamente la renta, básicamente textil. Ibarra es un buen ejemplo de ello, pues fue fundada para servir de puerto de comercio de los textiles otavaleños.

Es así como en base de estas dos funciones urbanas básicas se estructura una red de ciudades en las cuales cohabitaron funcionarios metropolitanos, encomenderos de obrajes, grandes comerciantes y primeros hacendados —burguesía en embrión—, que pronto se tornarían actores claves de la revolución urbana del país.

Así por ejemplo, en el Quito de 1573 (27) habían 46 encomenderos, 50 comerciantes (6 comerciantes "caudalosos" que "tratan mercaderías" de España con hacienda de entre 15.000 y 20.000 pesos y 44 moradores que "tratan en mercaderías de España y de la Sierra y tienen tiendas"), 22 funcionarios de la Real

20. DELER, Jean Paul, 1981, pp. 110 - 114
21. BORCHART DE MORENO, Christina en MORENO YANEZ (Comb.) 1981. pp. 117 - 274, p. 216
22. DELER, J.P., *op. cit.*, pp. 127 - 132
23. GUERRERO, A y QUINTERO, R., *op. cit.*, p. 23.
24. Según la expresión de CARRION, Fernando 1983, p. 5
25. HARDOY, J.E., 1975 *op. cit.*, p. 105
26. DELER, J.P., *op. cit.*, P. 105, 132
27. *Ibidem*, p. 118, Cf. también GUERRERO, A y QUINTERO, R., *op. cit.*, pp. 32 - 34

Audiencia y del Cabildo (4 altos funcionarios y 18 "Ministros inferiores"), 100 moradores que tienen casa y viven de la labranza y crianza", 80 "moradores de todos los oficios", 12 "Eclesiásticos del Capítulo" y un número no precisado de Eclesiásticos de Congregaciones (Franciscanos, Dominicanos, Mercedarios), es decir al menos 310 vecinos.

Las ciudades constituían pues, para la Metrópoli, centros de organización y gestión de la dependencia, expresiones socio espaciales de dominación. Llevar a cabo esta dependencia, hacerla tomar cuerpo en un espacio físico y social fue por lo tanto el esfuerzo primordial de la planificación metropolitana. Dueña de las tierras conquistadas, primero de hecho y luego de derecho, la Metrópoli hizo de éstas una ramificación sistematizada en forma ideal de la formación social española; las consideró libres y por tanto aptas para ser explotadas en puro beneficio de la tierra madre. Gestión ideal de un espacio idealizado. Mediante una legislación totalizadora, se manejó el espacio a todos los niveles, desde la implantación de una red urbana jerarquizada de administración, hasta la configuración del espacio interno de las ciudades. En este sentido, la colonia fue algo así como el escenario donde se representó la idea que se había fraguado la España de aquel entonces sobre su funcionamiento social. La ciudad, expresión básica de la civilización occidental, en tanto lugar de asentamiento de ésta en el nuevo continente y, por consiguiente, núcleo generador del modelo de desarrollo impuesto por la metrópoli, fue una pieza fundamental del anclaje de la Norma española en el territorio americano, un microcosmo, coágulo tangible de su realización.

Polo civilizador, la ciudad contaba con la presencia en los tres planos fundamentales, de todos los agentes de dicha Norma: en lo material-económico, en lo ideológico y en lo administrativo-represivo (el control). Vale decir los encomenderos, los clérigos y los funcionarios de Estado, respectivamente.

Cada uno de ellos se veía dotado, en forma gratuita, de un solar en la ciudad, villa o asiento, es decir de un lote urbano, al igual que los que hacían del comercio su profesión. Así es como todos los intermediarios de la dominación, al acceder "igualmente" a la tierra urbana mediante una decisión central, hacían de la ciudad la representación física de la estructura idealizada de una sociedad moderna, orientada a explotar recursos. Si bien el encomendero y clérigo realizaban una dominación a la vez ideológica y material (explotando y educando), su presencia en la ciudad les plasmaba en su rol dominante y aparecían en ésta y mediante ésta como representantes tangibles, en un espacio material, de su función de alienación del sistema

28. Para un buen resumen de la discusión sobre estas tesis, Cf. LLUBERES, Pedro, 1975, ZAWISZA, Leszek M., 1972 y ROJAS MIX, Miguel, 1978, pp. 66 - 84.

29. ROJAS MIX, M., *op. cit.*, p. 83

anterior a la nueva lógica de explotación. En este sentido, la ciudad fue la expresión física más depurada y mejor acabada del funcionalismo de la estructura de explotación y dependencia vertebrada por la Metrópoli. En ella se cuajó este funcionalismo, en el anclaje territorial de una determinada composición social.

En la ciudad, cada cual se encontraba objetivizado en el rol que tenía que cumplir en la estructura, desde los agentes vectores explícitos de la Norma española hasta las masas indígenas, base misma de la existencia de las clases coloniales, pasando por los comerciantes, artesanos, etc, que posibilitaban la reproducción del sistema.

Por otra parte, esta estructura ideal tuvo una expresión propiamente espacial a través de varias *ordenanzas* expedidas por los Reyes de España, a lo largo del siglo XVI, orientadas a diseñar la configuración de este epicentro de la vida colonial que era la ciudad.

En efecto, resumen formal del aparato social de dominación, esta debía además ser una representación material de éste. En la ideología renacentista, inspiradora del actuar español, ambas cosas iban juntas: lo ideal sólo se podía realizar como tal en su expresión material. Algo así como fue Amaurote en la *Utopía* de Tomás Moro, la ciudad americana, ciudad utópica, era la representación obligada de la idealización del sistema social, condición de existencia de esta idealización. Las Américas fueron las tierras utópicas de España.

Empero, la identidad se agota al nivel de estructuras, no llega a ser una correspondencia de formas.

Mucho se ha comentado sobre los orígenes del trazado de las ciudades coloniales: plaza mayor y damero. Las principales hipótesis son las siguientes:

- Seguía el lineamiento de trazados precolombinos;
- Fue consecuencia de las teorías urbanísticas del Renacimiento Italiano;
- Su fuente de inspiración se genera en ciertos textos literarios;
- Se desarrolló bajo la influencia de la experiencia de las Bastidas francesas;
- Era la expresión de una "voluntad racional" organizadora.

Sin entrar en el debate (28), podemos sin embargo, suponer que todas estas hipótesis son válidas, en diversos grados de importancia. Todas dan cuenta, en parte, de la paulatina gestación del modelo urbanístico cuya expresión más acabada se encontró en las ordenanzas Reales de Felipe II (1573):

"La traza con plaza y retícula se aplica desde comienzos del siglo XVI, como consecuencia entre otras cosas de la tradición castrense medioeval y de su existencia en algunos centros precolombinos, pero sólo se impone como principio urbanístico general para toda América española a partir de la provisión de 1573) (29).

Esta evolución hacia una planificación cada vez más esmerada es contemporánea de la consolidación y del refinamiento de la dominación metropolitana, cada vez más acentuados a lo largo de este siglo.

El 21 de mayo de 1534 Carlos V concedió a Francisco Pizarro la facultad de distribuir tierras en el Perú. Cuando entonces así se pudo empezar a fundar ciudades, estaban ya vigentes las disposiciones emitidas por el mismo Rey (1523) que reglamentaban estas fundaciones. Dichas disposiciones, que repetían las de la Instrucción de 1513 a Pedrarias Dávila, si bien manifestaban una "voluntad imperialista de dominar territorios a través de una organización nacional" (30), haciendo ya de la plaza la principal base urbanística en que descansaba el orden, todavía no hablaban de la planta de la ciudad:

"112- Vista las cosas que para los asientos de los lugares son necesarios y escogidos, y sitio más provechoso, y que incurran más de las cosas que para el pueblo son menester, habéis de repartir los solares del lugar para hacer las casas, y éstos han de ser repartidos según la calidad de las personas, y sean de comienzo dadas por orden, de manera que hechas las casas en los solares el pueblo parezca ordenado así en el lugar que dejaren para la plaza, como en el lugar que hubiese de ser la iglesia, como en la orden que tuvieren los tales pueblos y calles dellos: porque en los lugares que de nuevo se hacen, dando la orden en el comienzo sin ningún trabajo ni costa queden ordenados, y los ojos jamás se ordenan" (31).

A la par que se iba refinando y centralizando el sistema de administración colonial (con la creación de la Audiencia; la reglamentación de las *mitas* por los cabildos; las reducciones de Indios, generalizadas a partir de 1575 por las ordenanzas de don Francisco de Toledo, Virrey del Perú. . .), se profundizó la voluntad de organizar el espacio y se pormenorizó por lo tanto, la planificación urbana.

Inmerso en un complejo de influencias (de los Tratados Renacentistas italianos: el *De Reedificatoria* de Alberti, los de Filatete o de Giorgio Martini, y del texto *De Architectura* de Vitruvio especialmente), Felipe II fraguó así, en las "Ordenanzas sobre Descubrimientos Nuevos y Poblaciones" (1573), los principios urbanísticos para la fundación de ciudades en América española:

"113. La plaza mayor de donde se ha de comenzar la población, siendo en costa de mar se debe hacer al desembarcadero del puerto, y siendo en lugar mediterráneo en medio de la población. . ."

"115. De la plaza salgan cuatro calles principales, una

por medio de cada costado de la plaza y dos calles por cada esquina de la plaza, las cuatro esquinas de la plaza miren a los cuatro vientos principales. . ."

"116. Toda la plaza a la redonda y las cuatro calles principales que dellas salen tengan portales, porque son de mucha comodidad para los tratantes que aquí suelen concurrir. . ."

"120. Para el templo de la iglesia mayor, parroquias o monasterios, se señalen solares los primeros de las plazas y calles, y sean en isla entera, de manera que ningún otro edificio se le arrime sino el perteneciente a su comodidad y ornato".

"121. Para el templo de la iglesia mayor, siendo la población en costa, se edifique en parte que saliendo de la mar se vea y su fábrica que en parte sea como defensa del mismo puerto".

"125. El templo en los lugares mediterráneos no se ponga en la plaza, sino distante della, y en parte que esté se parado de edificio que a él se llegue, que no sea tocante a él, y que de todas partes sea visto, porque se pueda ornar mejor, y se edifiquen las casas reales, y del Consejo y Cabildo, Aduana, no de manera que den embarazo al templo sino que lo autoricen. . ."

"127. En la plaza no se den, solares para particulares donde para fábrica de la iglesia y casas reales y propias de la ciudad: y edifíquense tiendas y casas para tratantes y sea lo primero que se edifique. . ."

Así es como se fue consolidando el modelo de una ciudad ideal, imagen de una sociedad idealizada en los principios racionales de su funcionamiento.

Si la retícula como forma de trazado no integraba los cánones de las ciudades ideales imaginadas por los tratadistas italianos (32), ni tampoco se encontraba en Vitruvio, y no obstante se impuso, es que la forma radial o concéntrica propuesta por ellos suponía una jerarquía de funciones en una sociedad ya acabada —como ocurrió en la Grecia Antigua— que no se verificaba ahí. Tal forma suponía una sociedad cerrada y fuertemente estática, donde cada cual en su puesto de una vez se ubicaba en la sociedad mediante la distancia que le separaba del centro. En el caso particular de la América española, las funciones cumplidas por los colonos estaban, en cierto sentido, en un plano de similitud, homogenizadas por su papel en el desenvolvimiento de la dominación. Todos los actores estaban, en tanto colonos, súbditos del Rey, en un plano de igualdad formal con relación a la Corona.

Además, a diferencia de la ideología puritana que animaba a los colonos de América del Norte, la doctrina católica de los colonos del Sur les impedía edificar ciudades cerradas. Una diferente "doctrina de la gracia", según la cual ésta no era una predestinación sino una posibilidad, ponía en primer plano la labor misional, lo cual favorecía la implantación de esta determinada estructura urbana.

Según M. Rojas Mix: "Es así como los puritanos pre-

30. PALM, Erwin, 1951, p. 245, citado por LUBERES, p., *op. cit.*, p. 57

31. ROJAS MIX, M., *op. cit.*, pp. 62 - 63

32. HARDOY, J. E., 1975 (b) pp. 67 - 136, sobre todo pp. 101 y ss.

fieren la ciudad cerrada que mantenga alejado al gentil con el cual sólo se tratan relaciones extramuros (. . .), incluso las relaciones comerciales con los infieles —el mercado— tiene lugar al otro lado de los muros, de la empalizada, o a las fuentes de la ciudad, mientras que la doctrina del libre-albedrío favorece (. . .) la ciudad abierta con un centro de convergencia donde se relacionan fieles y gentiles y que facilita el adoctrinamiento de éstos; un centro que haga de la actividad misional una actividad cotidiana” (33).

En las ciudades de la América española, el centro no fue un lugar sagrado y prohibido (como en la *pólis* ateniense, o en las ciudades incaicas). De hecho, no había un pueblo “elegido” que sólo podía tener acceso a él: el centro era el centro de todos.

Al acudir al centro, “simbiosis urbanística” (34) de todas las funciones de la nueva sociedad (económica, ideológica, represiva), todos estaban invitados a participar activamente en ellas. Epicentro de la vida colonial, sede del Cabildo, principal aparato de civilización, la plaza mayor era el lugar fundamental de la labor misional, es decir el espacio desde donde la autoridad suprema vigilaba el buen desenvolvimiento de la integración, material e ideológica de las poblaciones conquistadas. En fin, el centro era la expresión urbanística completa de la lógica social impuesta; vehículo, motor y coágulo de la Norma española.

Empero, al mismo tiempo que la Metrópoli iba refinando su proceso de dominación, daba pábulo a las veleidades de autonomía. Primero, tomando medidas cada vez más drásticas que supeditaban los intereses criollos a los intereses metropolitanos, lo cual acarrió reacciones cada vez más violentas. Segundo, generalizando paulatinamente un sistema dominado por relaciones monetarias, es decir, reemplazando una lógica de dominación política por una lógica de participación económica.

En cuanto al primer punto, conviene recalcar tres manifestaciones por así decir epidérmicas de la afirmación de una voluntad de autonomía pero que traducían una profunda evolución de la sociedad colonial:

1. La Revolución de las Alcabalas
2. La polarización entre el “partido de los criollos” y los chapetones (los europeos) en 1735-36.
3. La rebelión de 1765, cuando la Metrópoli decidió establecer un Estanco de Aguardiente administrado por la Hacienda Real (35)

En cuanto al segundo punto, la monetarización de la economía colonial, al desplazar el centro de gravedad de la dominación de lo ideológico a lo material, dio

cabida a la transformación de la colonia en un verdadero mercado y por lo tanto regulada por leyes de tipo económico y parcialmente liberada de los determinantes políticos de la dominación. La formación de una economía mercantil constituyó una nueva base de integración del territorio colonial.

A partir de fines del siglo XVI, la vida económica de la Audiencia se organizaba alrededor de los obrajes textiles y las haciendas. Los primeros permitían la consecución de una renta dineraria, las segundas abastecían el mercado de víveres. Las ciudades hacían las veces de elementos básicos de funcionamiento y reproducción del sistema.

Con el desarrollo del mercado textil habían aparecido los obrajes ilegales. Ubicado sobre todo en los centros urbanos, al lado de los obrajes de comunidades y de particulares, este fenómeno indicaba cuán profundo era el arraigamiento económico de la Audiencia en el mercado colonial, y sobre todo significó la generalización de las relaciones monetarias y mercantiles en el seno de la misma Audiencia, lo que, a su vez, profundizó la desestructuración de los pocos lazos comunitarios que aún permanecían vigentes. Convertida en pura fuerza de trabajo, vendida y comprada en el mercado, gran parte de la población indígena desarraigada modificó totalmente los cánones de su reproducción: orientándose únicamente hacia la consecución de dinero, ocupándose en los obrajes, habitando las ciudades o asentándose en las haciendas.

En esta coyuntura, se promulgaron las Reformas Borbónicas de 1778 - 1782. Se conoce cómo estas reformas modificaron profundamente el paisaje macroeconómico de la Audiencia en los niveles estructural y espacial. Fue el inicio de una nueva era para las ciudades.

Dichas reformas, sustentadas por una parte en la creencia de que “el tesoro metálico no era el solo aporte posible de las colonias a la Metrópoli” y, por otra, en el “descubrimiento de las posibilidades de las colonias como mercado consumidor” (36), hicieron de la audiencia y luego de la República un mercado importador-exportador regulado por las leyes de la competencia económica a escala mundial. Fue el inicio de un nuevo sistema de dependencia, de corte ya no político sino estrictamente económico.

A nivel estrictamente espacial, las nuevas orientaciones tomadas por la economía nacional llevaron a un desplazamiento geográfico del polo de desarrollo hacia la Costa en general y hacia Guayaquil, el Puerto de la Audiencia, en particular.

La ciudad de Guayaquil, que había sido desde los principios de la Audiencia el lugar de tránsito de las mercancías entre la Sierra y el resto del Imperio, ha-

33. ROJAS MIX, M., *op. cit.*, pp. 93 y 99

34. ZAWISZA, L. M., *op. cit.*, p. 115

35. GUERRERO, A. y QUINTERO R., *op. cit.*, p. 35

36. MARCHAN R., Carlos, 1981, pp. 194 y 195

bía experimentado un desarrollo mucho más modesto que las ciudades del interior. En 1605 había de tener una población de alrededor de 1.000 habitantes, 2.000 hacia 1620 y menos de 5.000 en la primera mitad del siglo XVIII; es decir una población inferior a la de Riobamba e incluso de Latacunga en la misma época (37). La integración más fuerte al mercado mundial y el auge de la producción local de cacao hicieron de esta ciudad el centro vital del nuevo sistema económico: "En tanto sede regional de la acumulación de capital y articulación fundamental con el extranjero", la ciudad de Guayaquil vio duplicar su población entre 1780 y 1820 y pasar de 44.000 habitantes en 1890 a 90.000 en 1920 (38).

Así pues, las Reformas Borbónicas iniciaron una nueva etapa en el desarrollo urbano del espacio nacional al insertarlo en el mercado mundial. El decaimiento de la producción textil y el auge de la producción caacotera dieron lugar a un nuevo patrón de asentamiento urbano. Pasando por la autonomía política que generó la Independencia, este patrón se fortificó y expandió con la Revolución Liberal de 1895.

3. Nacimiento de lo urbano y proceso de urbanización

3.1. De la ciudad a lo urbano: la irrupción del Ecuador en la Modernidad dependiente.

Lo que nunca se había consolidado en la Sierra pronto se consigue en la Costa: la ciudad ya no como resultado de una decisión política de dominación sino como necesidad estructural de una formación económica.

Al cambiar la naturaleza de los mecanismos políticos y económicos de la dependencia, Guayaquil y su región circundante se convirtieron en un vínculo orgánico entre la formación socio económica ecuatoriana y el mercado mundial al que se integraron. En otras palabras fueron "la traducción, en el espacio, de la extensión del modo de producción capitalista ligada al desarrollo de una economía agroexportadora" (39). Esta integración al mercado capitalista mundial impuso una infraestructura que centralizó, en forma de dinero, la realización de la renta caacotera. Redefinió la función de la ciudad y, desde luego, transformó la naturaleza y papel sociales de sus promotores.

Por lo demás, con el desarrollo de una burguesía co-

mercial importadora y las necesidades de una mano de obra más o menos numerosa para el manipuleo de la "pepa de oro", aparecieron nuevos actores típicamente urbanos que dieron cierta particularidad, por no decir autonomía, a Guayaquil. La convirtieron en una entidad fuertemente estructurada en el plano interno, preparada para esgrimir intereses propios, aunque, por supuesto, totalmente sujeta a los lazos de dependencia del mercado internacional.

Esta identidad guayaquileña afirmada y fundada sobre una base económica, rápidamente se cristalizó en reivindicaciones y presiones de corte político. Contribuyó a hacer, de esta "formación urbana" (necesidad estructural de una formación económica y no sólo objeto de una decisión política), a principios del siglo XX, un crisol de la vida política del país, sede de un abultamiento de intereses en continua combinación de pugnas y alianzas.

De hecho, la historia de la formación urbana de Guayaquil y de su primacía, es la historia de los conflictos de intereses de sus promotores, de las alianzas que hicieron y deshicieron, de su acceso paulatino al poder político nacional.

Durante los inicios de la República, si bien la ciudad de Guayaquil había crecido en población, no tenía todavía una estructura económica suficientemente consolidada como para requerir la defensa y ampliación de los intereses de sus pobladores a un nivel político nacional. Las clases dominantes que, por su grado de estructuración, podían pretender la toma del poder político nacional, seguían siendo en ese entonces los terratenientes, sean serranos o costeños. Por otra parte, aún no existía un verdadero Estado Nacional (autoritario o democrático) que hubiera permitido el acceso al poder por vías constitucionales.

Sin embargo, por esos tiempos el capital ya comenzaba a organizarse en Guayaquil. La creación del primer banco del país en 1868 (el Banco del Ecuador) impulsada por los terratenientes exportadores costeños marcó un verdadero hito en el desarrollo de la ciudad y sobre todo en la consolidación de sus reales posibilidades de autonomía económica y política. Recuerde-se cómo a través de millonarios préstamos de este Banco al sector público, la clase dominante guayaquileña presionaba poderosamente al Gobierno.

Este nuevo modo de inserción en la vida política, no deshizo la alianza de los terratenientes que García Moreno había llevado a cabo. De hecho, los terratenientes costeños todavía no tenían interés, como burguesía comercial urbana, en modificar las relaciones de producción vigentes, de tipo fundamentalmente precapitalista. Con la descomposición de la economía serrana y el mejor salario que pagaban, habían atraído a migrantes, logrando así un equilibrio aún frágil. En

37. DELER, J. P., *op. cit.*, p. 133

38. A más de las migraciones Sierra-Costa, para explicar este auge demográfico de la Costa, conviene mencionar el fuerte crecimiento vegetativo de la población indígena local y la baja relación de masculinidad en la población serrana. A eso debe añadirse la serie de catástrofes naturales como terremotos, erupciones, etc. que contribuyen a explicar la depresión demográfica serrana de la época. Cf. DELER, J.P. *op. cit.*, pp 139, 140.

39. *Ibidem*, p. 145

este sentido, no podían prescindir de todo el aparato tradicional de sujeción del trabajador a la tierra.

Pocos años más tarde, en 1875, una fracción de la clase de hacendados cacaoteros, convertidos en burguesía comercial importadora, consiguió imponer en la gerencia del Banco del Ecuador a un personaje de sus registros. Habiendo debilitado significativamente sus vínculos orgánicos con la clase terrateniente cacaotera, esta nueva fracción burguesa guayaquileña forma, en 1885 el Banco Internacional, directo antecesor del famoso Banco Comercial Agrícola de Guayaquil nacido 10 años más tarde.

Si bien la Gobernación de Guayaquil, nuevo aparato estatal modernizado con funciones económicas diferenciadas, había desplazado a la Iglesia en tanto reguladora única de la vida social y cultural de los habitantes, ello no significaba que había escapado al control de los terratenientes cacaoteros que, aliados a la clase terrateniente serrana, dominaban el Gobierno Central.

La burguesía comercial guayaquileña controlaba las "instituciones hegemónicas" como la Junta de Beneficiencia del Guayas, la Cámara de Comercio, los clubes de intelectuales, las logias masónicas, los diarios liberales, las sociedades de artesanos y trabajadores, y algunas escuelas (para fines de 1880 la mayoría de escuelas de Guayaquil escapaban al control del aparato eclesiástico) (40).

La ciudad de Guayaquil, al plasmar una nueva forma de organización socio-económica, transformó el patrón de alianza entre las clases dominantes, fundándolas en una base regional. El ascenso de la burguesía financiera comercial citadina convirtió a la ciudad en la imagen material y foco del nuevo modelo de funcionamiento social que había llegado a resumir formalmente.

En Guayaquil se encontraron, pues, aliados, en base a su actividad comercial financiera, los que llegaron a ser promotores de la Revolución Liberal de 1895. Es conocido como a raíz de esta revolución "la burguesía triunfante desplazó a la clase terrateniente de su control hegemónico, de los órganos y aparatos estatales centrales" (41) y trató de concretar una mayor integración económica nacional, adecuada a los intereses del comercio importador. Una de sus obras centrales fue el ferrocarril Quito-Guayaquil.

40. QUINTERO, Rafael, 1980, p. 85 - 86

41. *Ibidem*, p. 87

42. Citado por GUERRERO, A., 1980, p. 60 - 61

43. *Ibidem*, p. 62. Cf. también DELER, J. P., *op cit.*, pp. 145 - 148.

44. GUERRERO, A., *op. cit.*, pp. 63 - 65

3.2. Guayaquil, polo de la nueva formación social: su función y los actores de su desarrollo

Guayaquil fue el primer ejemplo de ciudad capitalista del país. Vinculada al comercio agroexportador, surgió como una íntima necesidad de este. Brotó de una actividad rural orientada básicamente al mercado internacional. En tanto sede de los agentes de la circulación del producto de la renta generada, la ciudad, de ahí, condición estructural *sine qua non* de la integración a dicho mercado, llegó a hacer las veces de un "intermediario" entre éste y la producción local. Intermediario en lo que concierne la organización de las exportaciones, la acumulación del capital así generado y su parcial empleo en la importación de bienes manufacturados de los que carecía la incipiente formación social. Estas funciones cumplidas por grupos de actores reunidos alrededor de intereses comunes dieron paulatinamente a la ciudad una vida propia. Vida en que se plasmaron las funciones que exigía la inserción dependiente en el sistema capitalista mundial.

Desde luego, Guayaquil fue ante todo la ciudad del capital. Para la primera década del siglo XX se había acumulado ahí un capital que pasaba de los 42 millones de sucres (unos 20 millones de dólares) (cf. cuadro 1) (42).

"En Quito para el mismo año, el capital en giro alcanzaba solamente a 5 millones de sucres y, sobre un total de 354 nombres de firmas, apenas 5 declaraban un capital de 100.000 sucres o más; contraste brutal con el puerto, donde de las 620 firmas que declaran su capital, 76 tenían un capital de 100.000 sucres o más" (43).

Del cuadro reproducido se desprende claramente la importancia del capital financiero y comercial, el mismo que concentra las 2/3 partes del capital total acumulado en Guayaquil a principios de siglo.

Este capital, por otra parte, se encontraba en "un puñado de familias": Los 4 Bancos (del Ecuador, Agrícola y Comercial, de Crédito Hipotecario y Territorial) y los 10 banqueros exportadores controlaban por sí solos más del 36% del capital en giro en Guayaquil. Cuatro firmas controlaban casi la mitad del capital "comisionista", de las 153 firmas comerciales, 21 "grandes casas" controlaban el 57% del capital puramente comercial y tenían un promedio de capital de 241 mil sucres", aunque más de la mitad de estas firmas eran comercios medios y pequeños, cuyo capital no pasaba de unos 22 mil sucres (44).

Si bien se tiene pocos datos acerca del origen del capital comercial importador propiamente dicho, se sabe que en la mayoría de casos no tenía un pasado terrateniente próximo; estaba en manos más bien de inmi-

grantes italianos, españoles, alemanes e ingleses (45). Además, solamente una firma, la *Andean Trading Company*, pertenecía a un grupo norteamericano (46), hecho que demuestra el carácter todavía fuertemente nacional del capital radicado en el puerto.

Por último, a más del capital comercial financiero aparece ya por ese entonces un incipiente capital industrial que representa un 11% de todo el capital en giro guayaquileño. Se encontraba en manos de dos clases de actores distintos. En primer lugar, las 5 empresas de servicios públicos urbanos, cuyo capital era una vez y media más cuantioso que el total de las 37 "industrias manufactureras", constituían una prolongación del capital financiero comercial ligado sobre todo a la clase terrateniente cacaotera. Así lo de-

muestra la composición de sus Consejos de Administración, cuyo mejor ejemplo lo constituye el caso de Don Lautaro Aspiázu, dueño de varias haciendas cacaoteras, presidente del Banco del Ecuador y Miembro de los Consejos de Dirección de la Empresa de Carros Urbanos, de la Nacional de Teléfonos y de la Empresa de Luz y Fuerza (47). En segundo lugar el naciente capital industrial, estaba también en manos de una fracción bastante autónoma, aunque débil, lo cual permite hablar de una incipiente instalación en la región de relaciones de producción "típicamente" capitalista. Sin embargo, es preciso acotar que el único industrial "realmente importante era L. Mercado, propietario de una fábrica de cigarrillos ("El Progreso", fundada en 1892) cuyo capital era de 150.000 sucres y empleaba 147 operarios" (48).

CUADRO No.1 (42)

COMPOSICION DEL "CAPITAL EN GIRO" EN GUAYAQUIL ENTRE 1909 Y 1911

FIRMAS (1)	No.	CAPITAL	o/o
Bancos	4	9'700.000	22.9
Banqueros (2)	2	250.000	0.6
Banqueros exportadores	10	5'850.000	13.8
Banqueros importadores	2	1'100.000	2.6
Compañías financieras de seguro y cajas de ahorro	7	3'270.000	7.7
SUBTOTAL	25	20'170.000	47.6
Importadores	12	641.000	1.5
Importadores-exportadores	5	1'420.000	3.3
Comisionistas	21	548.000	1.3
Comerciantes (3)	153	10'018.000	23.7
SUBTOTAL	191	12'627.000	29.8
Industrias (4)	37	1'950.000	4.6
Empresas de servicios urbanos	5	2'750.000	6.5
Otros (5)	383	4'765.000	11.1
TOTAL	641	42'262.000	100.0

(1) Se conserva la clasificación de la "guía" excepto algunas modificaciones en cuanto a la clasificación de las Compañías Anónimas "y de las fábricas". A las primeras se les clasifica en "Compañías Financieras", de "Seguro", "Cajas de Ahorro", en "Industrias" y "Empresas de Servicios Urbanos", de acuerdo a sus actividades. Las llamadas "fábricas" están incluidas en "industrias".

(2) Son banqueros "individuales".

(3) Los comerciantes aparecen en la "guía" bajo "importadores" como se llamaba a los comerciantes que vendían productos importados.

(4) En "industrias" se incluye: aserraderos, confiterías, panaderías y fábricas de fideos, de aguas, gaseosas, de cerveza, de cigarrillos, hielo, mosaicos, tejido de punto, calzado y fósforos. Las "empresas" incluyen: de teléfonos, transporte urbano, electricidad y alumbrado público.

(5) Se excluyen los 7 grandes ingenios y las piladoras que se encontraban en las parroquias rurales. Los ingenios tenían un capital de 3'000.000 de sucres; algunos pertenecían a las familias cacaoteras y de exportadores Aspiázu y Morla.

45. AYALA, Enrique, 1982, pp. 91 - 125, p. 103

46. GUERRERO, A., *op. cit.*, p. 75

47. *Ibidem*, pp 67 y 74

48. *Ibidem*, p. 68

Profundamente enraizados en la dependencia que creó el modelo agroexportador, se diferenciaron y especializaron varios grupos de actores urbanos, aunque nunca lograron una sustentación local que les permitiera reproducirse como clases de manera autónoma. Todas sus formas de organización estaban, en última instancia, supeditadas a las vicisitudes del mercado internacional. Constituían por lo tanto clases burguesas extremadamente frágiles que podían desaparecer del escenario económico-político después de cualquier crisis en el mercado mundial. Y no tenían por otra parte una visión realista, a largo plazo, de las condiciones de su reproducción.

Parelelamente al tipo de organización que podríamos calificar de coyuntural de las clases dominantes del puerto, brotaron desde principios de siglo asociaciones de índole más clasista. Agrupaban a trabajadores cuya situación de explotación estaba profundamente enraizada en el proceso local de acumulación. Fueron los que conformaron el primer núcleo de un proletariado que luchaba por sus condiciones de trabajo.

Así fue el caso de la sociedad de carpinteros, fundada en 1896, que se declaró en huelga el mismo año para reclamar una jornada laboral de 9 horas. En 1907 se dió la huelga de los obreros del ferrocarril del sur. En 1908 se formó una de las primeras asociaciones de defensa de trabajadores puramente asalariados, la "Sociedad Cosmopolita de Cacahueros Tomás Briones" que declaró una huelga este mismo año y otra en 1916. El 15 de noviembre de 1922 se declaró la gran huelga general "con lo cual la clase obrera irrumpió en la escena política nacional" (49) Entre el fin del siglo XIX y la primera década del XX, había en Guayaquil más de 30 organizaciones populares que además habían elevado considerablemente su nivel de lucha. Así mismo, "fueron arrastradas a la militancia las antiguas organizaciones gremiales, pero en general, su importancia fue cada vez menor, en relación al dinamismo de las organizaciones más modernas" (50).

En la Sierra en cambio, donde también se habían empezado a organizar grupos reivindicativos, la organización gremial tuvo en un principio un gran desarrollo. En 1892 se había formado en Quito la Sociedad Artística e Industrial de Pichincha (SAIP) que reunía a artesanos de la capital. Siguiendo este ejemplo, "se establecieron en las capitales de provincia y en varias cabeceras cantonales, sociedades de artesanos que bajo diversas formas de organización eran federaciones de gremios" (51). Se trataba de una participación obrera revestida de formas más arcaicas que las costeñas. Correspondía a la mayor *idiosincracia* (es decir al más

profundo anclaje de las normas ideológicas difundidas por la clase dominante local) que, de hecho en la Sierra era menos susceptible a la desmantelación y reorganización social engendrada por el nuevo modo de producción.

3.3. Crisis del Cacao y Nueva Conformación Urbana.

La crisis del cacao, después de la Primera Guerra Mundial tuvo importantes repercusiones en la conformación urbana a escala nacional.

La Costa, y Guayaquil en particular, tuvo que enfrentar los problemas generados por la migración masiva de campesinos que abandonaban las plantaciones de cacao en proceso de descomposición, migración que se agravó con la abolición del concertaje en 1918.

Es así como los migrantes engrosaron las filas de un subproletariado urbano en formación que empezó a poblar barriadas suburbanas en la zona de pantanos opuesta al Malecón donde se habían ubicado la actividad portuaria, el comercio, la banca ("city") y la residencia de los miembros de la clase dominante guayaquileña, mientras en las zonas intermedias se encontraban los pequeños comerciantes, artesanos y miembros de la exigua clase media.

Esta incipiente segregación residencial dejaba ya augurar las luchas por el suelo urbano que se agudizaron durante la segunda etapa del modelo agroexportador (fines de la década del 50 y principios de los años 60) en torno al auge y crisis, esta vez del banano.

La burguesía comercial y financiera no estaba dispuesta a evolucionar hacia la industria manufacturera, lo que hubiera enanchado su base de sustentación económica, y, mal que bien solucionado los problemas generados por el incremento de esta población, sin empleo ni calificación, proveniente del campo, y comprometió así su reproducción y futuro político.

En 1917-18, algunos importadores fundaron el Banco La Previsora, institución financiera que indirectamente se interesó en el sector de la construcción a través del "crédito inmobiliario" destinado a las "construcciones urbanas redimibles a plazo y aseguradas". Este banco, que años más tarde financiara muchas construcciones para el desarrollo del "Barrio La Mariscal" en Quito, muestra una política crediticia fuertemente entrelazada con la naciente industria de la construcción (52)

Sin embargo, estas inversiones, tímida iniciativa orientada a diversificar las fuentes de reproducción de la burguesía en el poder, fueron demasiado aisladas como para dar nueva vida a la ciudad de Guayaquil. El incremento del número de conflictos que ya subrayamos, es índice y amplia prueba de ello. Además la

49. QUINTERO, R., *op. cit.*, p. 107 y 166 - 167; también GUERRERO, A., *op. cit.*, p. 79

50. AYALA, E., *op. cit.*, p. 107

51. *Ibidem*,

52. QUINTERO, R., *op. cit.*, p. 197

“expansión de la construcción no será explosiva sino a partir de la inserción del banano en la economía nacional, y esto porque por un lado la masa mayor de capital, de manera permanente, fluía al extranjero en un juego continuo de exportaciones - importaciones; y por otro, dado que la altamente concentrada distribución del ingreso impidió la formación de un sector medio que se constituya en demanda solvente para la rama de la construcción” (53).

De hecho, en ese entonces, Guayaquil cedía terreno como principal foco urbano del país. Sus promotores, en proceso de decadencia, no lograron superar el desafío presentado por la crisis cacaotera, asentando su dominación sobre nuevas bases, y paulatinamente se desmoronaron como clase dominante. En 1925 militares “progresistas” se hicieron con el poder y en 1933 una nueva alianza de terratenientes llevó al líder populista Velasco Ibarra al cargo supremo.

Al mismo tiempo se daba en la Sierra un proceso de urbanización mediante la inversión de capitales locales en la industria alimenticia y textil (precisamente los dos rubros de importación más importantes en aquel entonces) así como por el desarrollo de bancos regionales.

Entre 1915 y 1930 se instalaron numerosas empresas en Quito, Ambato, Riobamba y en la región de Ibarra y Cuenca: “Las fábricas de la Sierra representaban entonces más del 90% de la industria textil del país. En 1928, había en los Andes, entre Ibarra y Riobamba, 15 empresas que empleaban 2.500 personas con más de 10 millones de sucres de capital invertido (entre las cuales, 8 empresas, 1.350 personas y 6 millones de sucres sólo en Quito). A la misma época el capital invertido en las industrias de Guayaquil era de 13 millones de sucres pero ninguna rama industrial alcanzaba la importancia de la textil quiteña” (54).

CUADRO No.2

LA INDUSTRIA TEXTIL EN LA SIERRA (1928)

	No. EMPRESAS	CAPITAL INVERTIDO	MANO DE OBRA
Atuntaqui	1	1.100.000	84
Otavalo	3	1.078.000	268
Quito	5	3.843.000	817
Los Chillos	3	2.241.000	563
Ambato	2	1.730.000	530
Riobamba	1	200.000	250
TOTAL	15	10.192.000	2.512

Es importante notar que el desarrollo urbano de la Sierra en ese entonces se encontraba menos polarizado en torno a Quito que el desarrollo urbano costeño durante el auge cacaotero en torno a Guayaquil. Si en Quito se concentraban, en 1922, las tres cuartas partes del capital en giro de la Sierra, Riobamba alcanzaba a una décima parte y Ambato a algo menos lo que representaba incrementos respectivos de más del 25% y 360% sobre las cifras de 1906 (55).

En 1929 Quito superaba a Guayaquil en capital bancario (23,8 millones de sucres, 33,4 si incluimos al Banco Central, contra 22,8). Por otra parte, en la misma década habían surgido varias sociedades bancarias locales: una en Ambato (Banco del Tungurahua) y dos en Riobamba (Banco de Los Andes y Sociedad del

Chimborazo). Además, en ese entonces ya existían en Latacunga y Ambato sucursales de Bancos guayaquileños y quiteños (56).

Así en base a actividades diversificadas comenzaron a desarrollarse en la Sierra y por primera vez en el país, ciudades de porte medio.

Fue por ejemplo el caso de Ambato que sacó provecho de su situación central en los Andes. Con un entorno rural donde pequeños terratenientes especializados en producciones con fuerte valor mercantil destinados al mercado urbano (frutas, hortalizas), y situada en el centro de los intercambios interregionales, para 1920 ya se había convertido en uno de los primeros mercados agrícolas del país. Prueba de este particular dinamismo, a más de un banco local, existían varias sucursales de bancos quiteños, guayaquileños y riobambeños. Por último, fue la sede de un desarrollo industrial diversificado: textil, molinero, maderero, de cuero y alimenticio.

En gran parte, gracias a este desarrollo industrial, las

53. VALENCIA, Hernán, 1982, pp. 132 - 133

54. DELER, J.P., *op. cit.*, p. 184. También para el cuadro (p. 186)

55. *Ibidem*, p. 188. Para el mismo año, Guayaquil representaba casi el 100% del capital en giro de la Costa.

56. *Ibidem*, p. 186.

viejas ciudades serranas con tradición colonial experimentaron un nuevo auge. Si bien todavía estaba vigente en ellas la dominación terrateniente y clerical, ya comenzaron a aparecer nuevas clases sociales típicamente urbanas como las de artesanos y comerciantes. Es lo que hizo más funcional a la estructura social de estos centros urbanos, y a las ciudades, representaciones físicas cada vez más homogéneas del nuevo patrón socio-económico en progresión.

Después de esta primera etapa serrana de la formación de la red de ciudades intermedias vino una segunda asentada en la Costa. Impulsados por el nuevo auge del modelo agroexportador centrado en el banano, así como por la incipiente función planificadora del Estado, las ciudades costeñas de porte medio tenían una estructura social que expresaba, de entrada, otra vez, su carácter directamente funcional en el modelo económico dominante.

4. La era bananera, tercer período del progreso de urbanización nacional.

Si bien es cierto que a lo largo de la primera mitad del siglo XX se habían dado las primeras condiciones para que el Ecuador entre en un verdadero proceso de urbanización, el real auge, al menos cuantitativo, de "lo urbano" (número de habitantes y de cen-

tros urbanos) data de los años 50. A partir de esta fecha numerosos contingentes de población empiezan verdaderamente a colonizar la región costeña. De Esmeraldas a Puerto Bolívar se crean y pueblan sobre todo centros urbanos de tamaño medio.

Este período se inicia con el auge de la exportación de banano de los años 40 y dura hasta el principio de la década del 70. En lo que concierne al proceso de urbanización es un período que se caracteriza por tres elementos nuevos:

1. El nacimiento y/o auge de ciudades de tamaño medio, principalmente en la Costa.
2. La emergencia concomitante de una "clase media" urbana.
3. El naciente papel del Estado, como nuevo agente planificador.

Uno u otro de estos elementos se originan en la naturaleza particular de las plantaciones bananeras, tan diferentes de las cacaoteras de principios de siglo. A diferencia de éstas, las plantaciones de banano tuvieron una amplia irradiación regional en la Costa, fueron más numerosas y de tamaño más reducido. La ampliación de la frontera agrícola que esto implicó, impulsó importantes migraciones de poblaciones cuya expresión cuantitativa lo sintetiza el cuadro 3.

CUADRO No. 3 (57)

CRECIMIENTO DE LA POBLACION RURAL Y URBANA POR REGIONES 1950-1962

REGIONES	RURAL		o/o	URBANA		o/o
	1950	1962	Δ	1950	1962	Δ
Total República	71,5	64	-7,5	28,5	36	+7,5
Sierra	42,8	34,1	-8,7	15,1	16,7	+1,6
Costa	27,3	28,4	+1,1	13,2	19,1	+5,9
Oriente	1,3	1,4	+0,1	0,2	0,2	---
Arch. Colón	0,1	0,1	---	---	---	---

Como se desprende claramente de este cuadro, la pérdida de peso poblacional del área rural serrana (- 8,7%) se acompañó de un escaso incremento de la población urbana de la misma región (+1,6%). En la Costa, al contrario, el incremento de la población urbana (+ 5,9%) es, en términos relativos, más de cinco veces superior al de la población rural (+ 1,1%), hecho que, sin negar la importancia del crecimiento de la población agrícola, sobre todo en las nuevas regiones de colonización bananera, demuestra a cabalidad el fuerte dinamismo urbano de esta región, particularmente en las tres provincias que experimentaron un saldo migratorio positivo, vale decir Guayas (+ 122.000), El Oro (+ 21.000) y Esmeraldas (+ 1.500) (58). De he-

cho, casi todas las ciudades que en el período intercensal 1950-1962 tuvieron un ritmo de crecimiento poblacional muy alto se encuentran en esta región. Es el caso de Quevedo, Santo Domingo, Pasaje o Milagro situadas en el corazón de las regiones productivas y/o en los grandes ejes de comercialización tales como El Empalme (Velasco Ibarra) o Balzar, así como de Machala y Esmeraldas, puertos de exportación.

La ciudad de Guayaquil por supuesto siguió creciendo, en tanto primer puerto de exportación: de 258.966 habitantes en 1950 llegó a 510.804 en 1962, lo que significó prácticamente una duplicación de población en 12 años y un incremento del 55% al 59%, de la participación de esta urbe en la población del conjunto de las localidades de 10 mil o más habitantes del

57. RIZ, Liliana de, 1968, p. 41

58. *Ibidem.*, p. 45

CUADRO No.4
CRECIMIENTO POBLACIONAL DE LAS CIUDADES LIGADAS AL BOOM BANANERO
1950-1962

Ciudad	Población		Crecimiento anual Promedio (°/o)
	1950	1962	
Esmeraldas	13.169	33.403	8,1
Machala	7.549	29.036	11,9
Milagro	13.736	28.148	6,2
Quevedo	4.168	20.602	14,2
Pasaje	5.021	13.215	8,4
Sto. Domingo	1.493	6.951	13,7
Balzar	2.920	6588	7,0

Fuente: Censos Nacionales 1950, 1962

país (59).

El Estado, organismo de intermediación entre el capital extranjero y el fomento de la producción del banano, desempeñó asimismo un papel importante en la emergencia y auge de las localidades medianas de la Costa. Al respecto es obligada la referencia a la tercera administración del Presidente Velasco Ibarra (1952-1956) durante la cual se llevó a cabo un amplio programa de obras públicas, entre las que se destacó la construcción de una red de caminos vecinales indispensables a la evacuación del banano. En un período menor a los 25 años (1944-1967) la red nacional de carreteras pasó de 7.500 a 18.500 kms. de extensión. La ruta Latacunga-Quevedo-Manta fue acabada en 1953; la Cuenca-Durán y la Cuenca-Machala en 1954; la Quito-Santo Domingo-Esmeraldas en 1959, y la Quevedo-Guayaquil al principio de la década del 60. (60). La apertura de estas carreteras generó un particular dinamismo, especialmente en los centros urbanos que, por su ubicación geográfica, se transformaron en verdaderos nudos de concentración y comercialización del producto, así como de gestión financiera y provisión de servicios para las regiones productivas aledañas.

Sedes de instituciones estatales y de casas exportadoras, estas ciudades funcionaban como centros de ges-

59. Cf. capítulo 2 de esta obra. Sin embargo conviene subrayar que la participación de Guayaquil en la población de los centros urbanos de 2.000 habitantes bajó del 45,4% en 1950 al 41,4% en 1962 (Riz, Liliana de, *op. cit.*, p. 38): hecho que demuestra otra vez el mayor dinamismo de los centros intermedios.

60. DELER, J.P., *op. cit.*, p. 212 - 213: "En los años cincuenta, más de 25 millones de dólares fueron otorgados al Ecuador por el Banco Interamericano de Reconstrucción y Desarrollo y el Export-Import Bank para programa vial, realizado en general por firmas estadounidenses" (*id.*)

61. LARREA, Carlos, 1983, p. 61

ción del cultivo y de la comercialización del banano; en otras palabras eran el escenario en donde los diferentes agentes de poder desempeñaban su respectivo rol en el modelo de desarrollo vigente: promotor de la actividad productiva, gestor de las condiciones de comercialización del producto (en tanto constructor de la red vial), el Estado era el órgano de control del buen funcionamiento del modelo; expresiones de la nueva forma de la dependencia, las casas comerciales eran portadoras de un nuevo tipo de relaciones de producción.

La ciudad, en este sentido, era algo así como el resumen simbólico de la actividad y del funcionamiento social generados por el nuevo modelo agro-exportador.

Apropiándose de la ciudad, asentándose en ella y viviéndola activamente, las poblaciones de origen rural que la ocupaban entraron de pleno en la modernidad dependiente. Tanto a nivel de las formas materiales como de las relaciones sociales que se encontraban ahí plasmadas: "en estos centros se desarrollaron actividades de abastecimiento de bienes y servicios a la población rural con alguna capacidad adquisitiva, de mantenimiento y comercialización de insumos agrícolas, de servicios a las plantaciones etc. . . Además, la centralización de infraestructura y servicios locales a la población atrajo la residencia de jornaleros agrícolas, sobre todo de los no Permanentes" (61).

La presencia original (con un pie en la ciudad y otro en el campo) de los colonos agrícolas en estas ciudades, generó actividades urbanas muy particulares. En las ciudades de entre 10 a 100 mil habitantes en 1962, la población económicamente activa (PEA) estaba ocupada en su gran mayoría (más del 80%), en los sectores agrícola, industrial, de servicios y comercial.

En los centros de 2 a 5 mil habitantes, la proporción de agricultores sobrepasa el 60%, siendo la proporción de gente empleada en los servicios aún incipientes: 10%.

Estos porcentajes son elocuentes en sí mismos; más

aún si se les compara con la PEA de Quito y Guayaquil donde los servicios representaban en 1962, el 35%, la industria manufacturera casi el 25% y el comercio algo más del 16%, siendo el porcentaje de la PEA ocupada en la agricultura sólo del 4% (62).

De ahí se desprende claramente el papel de transición

CUADRO No.5

DISTRIBUCION DE LA PEA URBANA DEL ECUADOR
SEGUN ESTRATOS Y RAMAS DE ACTIVIDAD -1962 (en porcentajes)

RAMAS DE ACTIVIDAD	ESTRATOS		
	CENTROS DE + DE 100.000 Hab. (Quito - Guayaquil)	CENTROS DE 10.000 A 100.000 Hab.	CENTROS DE 2.000 A 5.000 Hab.
Agricultura/Silvicultura			
caza y pesca	3,99	34,90	62,2
Minas y canteras	0,28	0,14	0,5
Indust. Manufac.	24,82	19,36	14,6
Construcción	7,68	4,69	2,7
Elec., gas, saneamiento	0,71	0,17	0,1
Comercio	16,56	9,74	5,5
Transp. almacenamiento	7,26	5,08	2,4
Servicios	35,08	21,19	10,4
No especificada	3,59	4,66	1,6
TOTAL	100	100	100

en el proceso de urbanización que desempeñaran las pequeñas y medianas ciudades tanto en el aspecto cuantitativo (por el número de población involucrada) cuanto en el cualitativo (por el nuevo tipo de relaciones sociales que se experimentaron en su seno). Fueron ciudades de campesinos que pronto asimilaron las reglas de la vida urbana, reglas de un funcionamiento social en ellas coaguladas.

Este proceso transicional de "socialización urbana" (63), en base a las características peculiares del cultivo bananero, se diferenció del desarrollo urbano de Guayaquil de principios de siglo. Este último, más violento, radical y diferenciado en su expresión, ha sido fuente de muchos conflictos por la brutalidad de su imposición, característica de esta suerte de "anarquía capitalista" que lo engendró. Medio siglo más tarde, el proceso se tornó algo más "suave", al alcanzar una participación positiva ya no conflictiva de las

poblaciones involucradas en su desenvolvimiento. Su anclaje fue por lo tanto, mucho más sólido en la formación social ecuatoriana. La incipiente e híbrida clase media urbana moderna así generada, pronto se convertirá en la base de sustentación de un nuevo género de formación urbana. Formación urbana caracterizada por la real y profunda integración (aculturación) de sus pobladores que tan pronto como la asimilaron, en tanto única forma de superar su condición anterior, tomaron a cargo su gestión y desarrollo como cosa propia. En otras palabras, se identificaron con la ciudad que había significado una puerta de salida y una nueva existencia económica-social; hicieron de ella, de su vida y sus problemas de desarrollo, el objeto privilegiado de sus preocupaciones, inquietudes y aspiraciones. Hicieron de la ciudad su gran reivindicación, aspirando a tener acceso a ella; luchando por terreno, vivienda, servicios básicos; concretando (enajenando) sus luchas sociales en luchas por la ciudad. Nueva generación de población urbana que convirtió a la ciudad en el canal de su lucha social, reinvertiendo en ella (en luchas por ella) la esperanza de resolver los problemas de índole económico y social, de los cuales al fin y al cabo, no era más que un pálido epifenómeno (64).

Ahora bien, en la segunda mitad de la década del se-

62. CARRON, J. M., 1981, p. 24: También para el cuadro
63. Según la expresión de YABOUR DE TOBAR, Margot Romano, en HARDOY, J. E. 1969, pp. 235 - 256.
64. Estas apreciaciones se desprenden de conversaciones del autor con viejos colonos y dirigentes de cooperativas de vivienda en Santo Domingo de los Colorados.

senta tomó el proceso de desarrollo urbano del país una nueva orientación. Dos factores nuevos se combinaron para modificar su curso. El primero fue la crisis que sufrió el latifundio tradicional del agro serrano. Crisis que fue el origen de la Ley de Reforma Agraria de 1964, la de Abolición del Trabajo Precario de 1970, así como el Decreto 1.001 de este mismo año.

El segundo factor fue la introducción, en 1965, por los grandes oligopolios bananeros, de una nueva variedad de la fruta, la "Cavendish", menos vulnerable a las plagas que la anteriormente cultivada y cuya técnica de producción exigía una mayor intensidad de capital.

La modernización y la tecnificación de la hacienda serrana, generaron migraciones del área rural hacia la urbana en la mayoría de las provincias de esta región. Sus puntos de destino preferenciales fueron, Quito y las diferentes capitales provinciales. Las tasas de crecimiento poblacional que experimentaron estas ciudades entre 1962 y 1974 fueron más significativas que las de las cabeceras cantonales de la misma región.

En la Costa, el crecimiento urbano tuvo, en el período, una mayor complejidad. (Cf. capítulo 2).

En primer lugar, las principales ciudades que se encuentran al Norte de la línea Balzar-Catarama vieron su dinamismo estancarse. Las tasas de crecimiento promedios anuales de Quevedo y Esmeraldas pasaron del primero al segundo período intercensal, respectivamente del 14, 24% al 6,5% y del 8,1% al 5,0%. Estas tasas, todavía altas, fueron al parecer más "la expresión de las migraciones provocadas por la incapacidad ocupacional del agro para absorber a la población creciente" (65), que el resultado de una fuerza positiva de atracción. Por esta misma razón las ciudades de Manabí (Portoviejo, Chone, Manta (66)), provincia en la cual las migraciones internas fueron las más importantes de toda la Costa en este período, experimentaron un relativo crecimiento.

Las ciudades más pequeñas, al Sur de la línea Balzar-Catarama, asimismo experimentaron un relativo estancamiento respecto del período intercensal anterior. Es que la población agrícola, expulsada del campo por la tecnificación de las grandes plantaciones, prefería los centros que potencialmente ofrecían más posibilidades de desarrollo: Milagro y sobre todo las ciudades-puertos de exportación de Guayaquil y Machala, habiendo esta última experimentado una de las más altas tasas de crecimiento. El caso de Santo Do-

65. C. Larrea *op. cit.*, p. 63.

66. En el caso de Manta conviene sin embargo subrayar el papel de atracción que desempeñó el crecimiento de las actividades portuarias a raíz de la apertura del muelle de aguas profundas en 1968.

67. ALLOU, S., *op. por publicarse*

68. VELASCO, F, 1981, p. 208 - 209

mingo es muy particular pues su crecimiento se explica, entre otros factores, por su ubicación en el cruce de las carreteras Sierra-Costa, por la entrega masiva de tierras que realizó el IERAC en la zona desde 1964, y también por la propaganda difundida de una radioemisora local (67).

Pero es en el aspecto cualitativo donde se puede comprobar mejor los efectos de las profundas alteraciones del agro en el paisaje urbano nacional, vale decir, en el aspecto de la ocupación de las poblaciones urbanas. Aquí, otra vez, conviene diferenciar los casos de la Sierra y de la Costa.

En la Sierra, el éxodo rural que suele engendrar un "subproletariado" urbano, se encontró en cierta medida atenuado por las posibilidades de empleo que ofrecía la estrategia de desarrollo de la industria manufacturera, llevada a cabo por la Junta Militar (68), la cual puede interpretarse como una intervención indirecta del poder estatal en la consolidación e integración de las ciudades intermedias. Consolidación que se produjo al dar posibilidades de consumo a sus pobladores, clases medias por lo general, cuyos patrones de consumo y medios económicos no les permitían satisfacer sus necesidades básicas con productos importados.

En la Costa, al contrario, las poblaciones expulsadas del campo, engrosaron en su mayoría las filas de un sector comercial precario e informal. La población ocupada en los servicios, si bien creció en esta región, no alcanzó los porcentajes que se verificaron en la Sierra.

Esta evolución traduce una real marginalización de un creciente número de ciudadanos y un significativo grado de inestabilidad y precariedad de su condición económica. De hecho, en la medida en que la concentración urbana no nació de una fuerza positiva y en su expresión local autónoma de desarrollo sino más bien del proceso de descomposición de un sistema en crisis, se generó una nueva clase de actores urbanos, asentados al margen de pequeños núcleos urbanos ya formados (siendo esta parábola más de carácter estructural que propiamente espacial). Adoptando mal que bien las reglas básicas del nuevo funcionamiento social, su supervivencia dependía orgánicamente de éste, de su existencia y de sus leyes.

Entre los efectos que engendró este crecimiento de población social y económicamente marginada, en lo que concierne el proceso de integración urbana propiamente dicho, es decir de integración social, conviene destacar, a manera de hipótesis los siguientes:

a. Las difíciles circunstancias de la vida política que atravesaba el país en ese tiempo y el hecho de haber sido la última ocasión para que intervenga el Dr. Velasco Ibarra en el escenario político.

DISTRIBUCION DE LA PEA SEGUN RAMAS DE ACTIVIDAD, REGIONES Y ESTRATOS URBANOS - 1974 (Porcentajes)

Forma de Actividad	SIERRA					COSTA	
	Quito	Cuenca	Centros de 20.000 a 100.000 Hab.	Centros de 10.000 a 20.000 hab.	Guayaquil	Centros de 20.000 a 100.000 Hab.	Centros de 10.000 a 20.000 hab.
Agric. Pesca	1,3	3,6	6,5	9,7	2,2	16,2	35,4
Minas	0,6	0,1	0,2	0,3	0,2	0,1	0,3
Ind. Manufactur.	17,7	23,2	16,5	21,9	15,8	13,3	9,9
Elect. gas, agua	1,0	1,0	0,9	0,6	0,6	0,8	0,3
Construcc.	10,0	4,9	5,6	6,8	6,5	5,5	4,7
Comercio	15,2	15,2	16,8	11,8	22,8	19,8	15,3
Transporte	4,6	4,3	7,1	5,9	5,0	5,1	3,6
E. Financieros	3,3	1,6	1,8	1,1	3,1	1,1	0,7
Servicios	38,7	38,8	36,4	36,0	31,2	27,2	20,4
No especificadas	6,4	5,7	6,3	4,8	10,3	8,0	7,8
Trabajadores nuevos	1,2	1,4	1,7	1,6	2,1	2,9	2,1

b. El auge y consolidación de las llamadas sectas protestantes de origen estadounidense. Todo hace pensar que este fenómeno tuvo una clara función ideológica: convertir a las nuevas poblaciones urbanas al credo y reglas de juego capitalista.

c. La consolidación de las condiciones prácticas e ideológicas, de una planificación urbana. Primero en el sentido en que, a raíz de esta suerte de anarquía en el patrón de asentamiento generado por la crisis, "lo urbano" se constituyó en problemática desde ya ineludible, al mismo tiempo que los movimientos sociales, al convertirse en "movimientos populares urbanos" se enajenaron, en segundo lugar, porque esto dio cabida a una posible e imprescindible acción municipal. En tanto reguladora de una segregación funcional de los espacios urbanos, esta función de los municipios, encontrará los medios materiales suficientes para ejercerse cuando se empiece a distribuir la renta petrolera, durante los años 70.

5. Renta petrolera y consolidación de la intervención estatal.

A principios de la década del setenta la explotación petrolera empieza a generar fondos. Parece que ya están presentes en ese entonces todos los actores en el escenario. Pero los roles de cada cual no estaban todavía definitivamente claros. Lo que faltaba era algo así como un punto de referencia que organice la problemática aún desperdigada, alrededor de claves de entendimiento, de luchas y soluciones posibles. Este

papel lo desempeñará el Estado gracias a los medios proporcionados por la renta petrolera. Es él quien va a organizar, escoger prioridades, entregar (financiar), decepcionar, generar conflictos, en breve dar cuerpo a la problemática urbana. Va a concentrar esta problemática en programas y acciones concretas; es decir, a hacer las veces del organismo regulador que aún faltaba, del agente organizador y de control de una explosión desenfrenada y todavía sin rumbo fijo, vector que se había vuelto indispensable para la plasmación y consolidación del proceso.

A partir del régimen militar de Rodríguez Lara, cuya ideología era diferente de aquella de la Junta Militar de los años 60, y gracias a la renta petrolera, el Estado se fortalece y se consolida como promotor independiente del desarrollo nacional. Su creciente intervención en la escena pública se tradujo fundamentalmente en inversiones de infraestructuras básicas: ampliación y mejoramiento de la red vial, fomento del sector de la construcción, desarrollo económico basado en la Ley de Fomento Industrial (1973), generación de procesos industriales alrededor de "polos de desarrollo" (Cuenca, Ambato, Riobamba, Esmeraldas, Protoviejo, Manta y Machala) voluntad de desconcentrar el proceso de urbanización. . . Dentro de estos propósitos, el objetivo explícito de este Gobierno Militar era el siguiente: "crear condiciones favorables en todos los centros urbanos, desde los más pequeños núcleos y sus áreas circundantes hasta los mayores, para que todos sus habitantes tengan acceso a los beneficios del desarrollo y de la vida comunitaria" (70).

El Estado quería ejecutar esta política a través de varios organismos creados o impulsados para estos fines:

69. CARRON, *op. cit.*, pp. 25 - 26

70. *Plan de Transformación y Desarrollo: 1973-1977*, p. 57, citado por JARAMILLO PAVON, Marco, 1983.

el Fondo Nacional de Participaciones (FONAPAR), cuya finalidad fue la de canalizar financiamiento hacia proyectos regionales y locales a través de corporaciones de desarrollo regional (CRM, CEDEGE, PREDESUR, CREA); los gobiernos seccionales (Consejos Provinciales) y locales (Municipios); las entidades productoras de servicios tales como el INECCEL (servicio de energía eléctrica), el INERHI (riego) el IEOS (agua y alcantarillado), el MEPD y DINACE (educación y deportes); instituciones financieras como el Banco Ecuatoriano de Desarrollo (BEDE), el Banco y Junta de la Vivienda (BEV-JNV), el IESS y las Mutualistas etc. Es decir, un conjunto de órganos adscritos al Gobierno Central que desde el centro impulsaban el "desarrollo" regional-urbano; unas veces con políticas proteccionistas, otras directamente a través del flujo financiero y económico. (71)

Ahora bien, los objetivos que se planteaban fueron parcialmente cumplidos. Conviene subrayar en primer lugar, el real mejoramiento de la red vial y con él la consolidación de una red urbana nacional y regional.

Entre 1970 y 1980 el kilometraje de carreteras asfaltadas se duplicó (pasó de 2.862 a 5.962 km.) y la longitud de la red total se incrementó significativamente (pasó de 22.692 a 36.246 km). En segundo lugar, mejoró significativamente la vivienda. Si nos referimos al número de viviendas existentes según los censos, constatamos que entre 1962 y 1974 aumentó en un 38% a nivel nacional y en un 66% en el área urbana, pasando, respectivamente, de 863.000 a 1.194.000 y de 293.000 a 486.500. En consecuencia, los cambios en la vida y paisaje urbanos fueron notables en el período; entre éstos cabe señalar la disminución relativa del hacinamiento por vivienda, sobretudo en las áreas andina y amazónica (72).

Este mejoramiento se basó en un incremento notable, en términos absolutos, del sector de la construcción. Su contribución al producto interno bruto (que asimismo experimentó un brutal auge gracias a la explotación petrolera) se mantuvo cerca del 6% (73) (ver cuadro siguiente).

CUADRO No. 7

CONTRIBUCION DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCION AL PRODUCTO INTERNO BRUTO
(Millones de sucres de 1975)

AÑO	PIB	CONSTRUCCION	% DE CONTRIBUC.	INDICE
1970	62.912	3.940	6,3	100
1975	107.740	5.988	5,6	152,0
1980	147.622	6.906	4,7	175,3

El papel de las entidades públicas de vivienda fue de gran relevancia en esta evolución. En efecto, en 1977, sólo el BEV y el IESS ofrecieron el 75% del total de viviendas construidas, porcentaje que irá disminuyendo posteriormente (74), lo que traduce bien la real preocupación que tuvieron los militares nacionalistas por resolver los problemas inmediatos que sufrían los centros urbanos.

En lo que concierne a la descentralización propugnada, apoyando los polos de desarrollo industrial, es decir la implementación de una fuerte base de sustentación regional autónoma de la vida económica nacional, los resultados obtenidos fueron de poco alcance:

Por una parte, no se concretó verdaderamente la política de desarrollo industrial prevista: las tasas anuales de crecimiento de la industria en 1973 y 1974, si bien alcanzaron respectivamente el 4,7% y el 5,6%, fueron sensiblemente inferiores a las tasas de crecimiento promedio de la economía para los mismos años: 11,9% en 1973 y 13% en 1974. La participación del sector industrial en el PIB mostró tendencias a reducirse desde 1973, alcanzando en 1974 niveles similares a los de 1960 (75).

Por otra parte, contrariamente a los objetivos planteados, se mantuvo y se fortaleció la concentración industrial en las principales ciudades del país (Guayaquil, Quito y Cuenca): "de las 1.114 empresas acogidas a la Ley de Fomento Industrial, entre 1957 y 1982, el 39,2% se localizaron en la provincia de Pichincha, en su capital Quito; el 37,3% se localizaron en la provincia del Guayas, en su capital Guayaquil; el 5,6% en la provincia del Azuay; y el resto 17,9% se repartió entre las otras 17 provincias del país". El Es-

71. CARRION, F., *op. cit.*, p. 12
 72. JARAMILLO PAVON, M., 1983, p. 36
 73. *Ibidem*, p. 37. También para el cuadro
 74. *Ibidem*, p. 41
 75. VERDUGA, César, en "Ecuador Hoy", 1978, pp. 77 - 78

tado no podía ir en contra de las más evidentes estrategias de los inversionistas industriales. "Por otro lado, en el período 1970-1980, se invirtieron 18,4 millones de sucres de 1975, de los cuales el 65,4% se localizó en las provincias y ciudades antes mencionadas. Asimismo del empleo generado, 32.486 personas en el mismo período, el 77,5% se dirigió hacia los mismos lugares, repartiéndose apenas el 22,5% entre el resto de provincias del país" (76).

Esta prioridad de hecho dada a las grandes ciudades (de más de 100.000 habitantes), y particularmente a Quito y Guayaquil, se comprueba también en lo que concierne a la construcción de viviendas por las entidades públicas y al nivel de la inversión real de los municipios en obras de urbanización de las cabeceras cantonales. Del total de viviendas construídas por el BEV entre 1972 y 1976, el 72% lo fueron en las ciudades de más de 100.000 habitantes.

Asimismo, si se analiza la inversión de las cabeceras municipales en obras de urbanización, se aprecia que el 91% benefició a las mismas ciudades, el 7% a las medianas (20.000 - 100.000 habitantes) y apenas el 2% a las pequeñas (menores de 20.000 habitantes) (77).

En síntesis, para caracterizar la verdadera emergencia del Estado en el escenario socio-económico, impulsada por el Gobierno Nacionalista Revolucionario conviene recalcar tres puntos:

a. La "era" petrolera marca una real consolidación del Estado como actor fundamental del desarrollo del proceso económico nacional, vale decir, de la integración de la formación social en el modo de producción capitalista. Gracias a la renta petrolera, el Estado llega a asumir "un papel que lejos de ser el de un árbitro que define los problemas en beneficio de todos los sectores de la sociedad, es el de un actor que participa decisivamente resolviendo los antagonismos y contra-

dicciones de la escena política" (78).

En otras palabras, ya no estamos en presencia de un Estado que interviene coyunturalmente para superar las crisis puntuales de reproducción del sistema, sino de un Estado que sienta positivamente las bases de esta reproducción. Presenciamos, entonces, al principio de la década del setenta, la constitución de un nuevo cuerpo orgánico de la formación económico-social, imprescindible gestor de su buen desenvolvimiento.

b. En este sentido no es de extrañarse que el Estado dirigió en buena parte su intervención hacia el sector urbano (79), donde se expresaban, en la forma más aguda y sensible, las contradicciones del desarrollo experimentado hasta ese entonces. Sentar las bases para la consolidación del modo de producción capitalista suponía empezar a dar solución a los problemas inmediatos de reproducción de la fuerza de trabajo urbana y tratar así de optimizar las condiciones para la valorización del capital. El fomento de la construcción tuvo entonces a nivel económico el bien conocido "efecto multiplicador" tematizado por Keynes.

c. Empero, esta fuerte preocupación por lo urbano hizo que las ciudades que más se beneficiaron de la bonanza petrolera fueron las más grandes, donde las contradicciones y los problemas mencionados eran más agudos. De hecho, la amplitud del proyecto de industrialización descentralizada impidió a sí mismo su cumplimiento. Solo se realizó por lo tanto un primer nivel de integración potencial de las poblaciones involucradas, mejorándose sus condiciones de reproducción. No se llegó a realizar positiva y plenamente en una estructura definitiva y consolidada del sistema económico nacional. Es así como la ciudad se tornó de ahí en adelante, en objeto de una acción prioritaria en todos los proyectos de desarrollo gubernamentales (80). El papel de los Municipios, como poderosos organismos de intermediación, se consolidó más allá de la mera gestión de las partidas presupuestarias.



El paso de la ciudad a lo urbano y el camino por el cual transitó la conformación urbana para ir a desembocar en un verdadero proceso de urbanización nacional: he aquí lo que ha sido trazado a grandes rasgos en éstas páginas.

Primero se vió cómo se impuso un patrón de organización del espacio y cómo pudo nacer la ciudad en tanto expresión de una colonización e implementación de una norma ajena. Luego se hizo hicapié en la continuidad de este proceso, recalcando los elementos de transición.

Se vió cómo la ciudad nacida de una decisión se volvió necesidad al empezar la era moderna inaugurada por la Revolución Liberal de 1895. Es decir cómo lo económico, fuertemente dependiente, llegó poco a

76. JARAMILLO PAVON, M. *op. cit.*, p. 46

77. *Ibid.*, pp. 45 y 53. Las obras de urbanización tomadas en cuenta incluyen agua potable, canalización y alcantarillado, equipamiento urbano, planeación urbana y catastros, construcciones y otros rubros menores.

78. BOCCO, Arnaldo, 1982, p. 182.

79. En 1975 y 1976, las inversiones urbanas representaron casi el 30% de las inversiones del sector público (que alcanzaron un poco más de 10.000 millones de sucres), sin tomar en cuenta la parte de inversiones de infraestructura física, económica y social (que representó para los mismos años el 55% del total de las inversiones) dedicadas más o menos directamente al mejoramiento funcional de los centros urbanos. Cf. JARAMILLO PAVON, M., *op. cit.*, p. 52.

80. Prueba de ello es el énfasis puesto por el actual gobierno de corte neoliberal en el problema de la vivienda, a través del llamado "Plan Techo". La gran acogida que tuvo este programa, sobretudo entre los sectores populares más desprovistos, traduce bien la integración/alienación de su conciencia política.

poco a imponerse como el factor decisivo del proceso. De ahí el cambio de naturaleza de sus promotores: los políticos con crecientes intereses económicos se volvieron definitivamente capitalista; al consolidar su dominación en las ciudades, lo urbano se trocó en el eje de la modernidad ecuatoriana.

El hecho urbano, máxima expresión de la nueva dependencia, pasó a ser una problemática aguda. Problemática que al exigir una gestión particular generó un nuevo actor urbano: el Estado moderno. Interviniendo directamente en la solución de los problemas urbanos, exacerbando las contradicciones del sistema vigente y dando pautas de organización funcional de los espacios, este importante actor debía comportarse como un auténtico representante de los intereses objetivos del sistema. Legitimándose a través de un discurso sobre el interés nacional, más allá de las clases y de los partidos, debía plasmar su estructura en el espacio, nudo gordiano de la era moderna ecuatoriana.

Del Inca a los gobiernos militares en poco cambió la

naturaleza de las máximas figuras del hecho urbano en este país. Se consolidó la participación de las poblaciones involucradas en el proceso. De integrantes pasivos se volvieron agentes concientes de su desenvolvimiento. Lo urbano se difundió como vector primordial de integración a la formación económica y social: llegó a generar un consenso y del porvenir de éste se volvió el mayor "enjeu".

De ahí emergen dos cuestiones que hace falta profundizar. En primer lugar ¿cómo va tomando cuerpo la acción de los diferentes actores presentes en la ciudad? Más precisamente, en el espacio urbano ¿cómo se traduce, física y morfológicamente, la naturaleza de la formación social, esencia del proceso histórico que decurre? En segundo lugar ¿cómo evoluciona la red misma de las ciudades, las jerarquías, las áreas de influencia?

A estas preguntas trataremos de contestar ahora, partiendo de lo general —la red urbana— para ir a lo particular: los aspectos regionales y la evolución interna de las ciudades.

CAPITULO 2

GEODEMOGRAFIA DE LA RED URBANA ECUATORIANA (1950 – 1982)

J. León

1. Crecimiento y apareamiento de localidades de 10 mil y más habitantes. 1950 – 1982.

Entre 1950 y 1982 la población urbana del Ecuador se ha multiplicado en no menos de cuatro veces. Es una constatación aplicable a cualquier definición de localidad urbana que se adopte: administrativa, censal o cuantitativa. Desde todo punto de vista éste es un hecho de gran significado para la sociedad ecuatoriana y en primer lugar porque es expresión de cambios sustantivos en los modos de vida y de producción, correspondientes a una etapa decisiva en el desarrollo del capitalismo contemporáneo del país.

Demográfica y geográficamente significa que durante estos 32 años el proceso de redistribución espacial de la población ha implicado densos flujos migratorios entre el campo y la ciudad y entre ciudades; significa que la trama de las aglomeraciones urbanas se ha hecho más compleja y que detrás de ello hay algo de revolucionario en el manejo del espacio nacional así como mucho de transición demográfica ecuatoriana. Si por una parte ha habido crecimiento poblacional de las ciudades que históricamente han sido tales, también ha habido una importante "urbanización de la estructura ecológica" o aparición y crecimiento de nuevas ciudades. Si por una parte, este crecimiento y diversificación de la red urbana es resultado de una

notable dinámica vegetativa de la población, a esta se añade, en iguales o superiores proporciones según los casos, un gran movimiento espacial de los habitantes.

Lo que a continuación se expone es una serie de estimaciones cuantitativas sobre la evolución poblacional de las localidades de 10 mil o más habitantes, entre el primero y último censos modernos de población realizados en el país.

Este umbral estadístico de los 10 mil habitantes refleja en mucho los límites reales entre lo urbano y lo rural aunque, desde luego, padece en algo de una inevitable arbitrariedad práctica. Es además, sólo un criterio cuantitativo de entre los que conforman el concepto de lo urbano. Sin embargo, se espera que a pesar de esta deliberada limitación, las estimaciones estadísticas que se proponen sirvan para mejorar el conocimiento que sobre el proceso de urbanización del Ecuador se tiene.

En adelante pues, ciudad, aglomeración urbana, población urbana, etc. serán en este texto sinónimos de esas localidades y de la suma de habitantes que en ellas residen.*

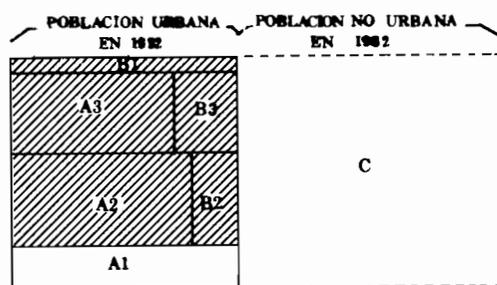
Cuatro componentes del crecimiento urbano serán especialmente tenidos en cuenta: reproducción vegetativa de la población urbana e incremento por saldos migratorios; crecimiento poblacional en localidades que en 1950 ya eran urbanas y crecimiento poblacio-

nal en localidades que entre ese año y 1982 alcanzaron la dimensión urbana. Además, las variables espaciales de ubicación regional y condicionamientos geográficos serán los ejes de exposición y reflexión más importantes.



Grosso modo, si en 1950 menos de la quinta parte de los ecuatorianos vivían en aglomeraciones urbanas, 32 años más tarde prácticamente la mitad de la población nacional vivía en ciudades. En términos absolutos esta población urbana pasa de 0,7 a 3,8 millones de habitantes; tal es la juventud de esta población que sólo una cuarta parte de ella debió ser empadronada en el censo de 1950; las tres cuartas partes restantes nacieron después de esta fecha. De la diferencia entre una y otra cifra, es decir de los 3,1 millones de incremento, alrededor de 1,3 millones debe imputarse al crecimiento natural de la población que era ya urbana en 1950; 0,9 millón debe atribuirse a saldos migratorios positivos entre lo que era área rural y urbana a inicios del período; finalmente, algo más de 0,8 millón a la "urbanización de la estructura ecológica", que implicó a su vez el apareamiento de 36 nuevas ciudades durante el período. Como se puede entender, este apareamiento y crecimiento de nuevas localidades urbanas también significó, por una parte, un crecimiento natural de un 0,3 millón y por otra, un incremento por migración de un 0,4 millón, lo cual debe añadirse a la población inicial —algo más de 0,1 millón— que por su crecimiento queda reclasificada como urbana.

Fig. No. 1 Población en localidades de 10 mil o más habitantes en 1982, según el origen de su incremento entre 1950 y 1982.



LEYENDA

-  100 Mil Habitantes
-  Incremento de la población urbana entre 1950 y 1982.

- A. Población en 1982, de las 13 ciudades que en 1950 ya tenían 10 mil o más habitantes:
 - A.1. Población en 1950
 - A.2. Incremento por crecimiento natural entre 1950 y 1982
 - A.3. Incremento por saldos migratorios entre 1950 y 1982
- B. Población en 1982, de las 36 ciudades que superaron los 10 mil habitantes entre 1950 y 1982:
 - B.1. Población en 1950 (en ese entonces no urbana)
 - B.2. Incremento por crecimiento natural entre 1950 y 1982
 - B.3. Incremento por saldos migratorios entre 1950 y 1982
- C. Resto de la población nacional en 1982

* No se tomará aquí en cuenta la Región Amazónica donde en 1982 la localidad más poblada tenía 9.758 habitantes (Puyo).

En síntesis aún más apretada y redondeando las cifras, el crecimiento de la población urbana del país (recordémoslo: número de habitantes en localidades de 10 mil o más habitantes) se debe, entre 1950 y 1982, en algo menos de la mitad (42 o/o) a saldos migratorios positivos de las ciudades y en algo más de la mitad (53 o/o) a la reproducción natural de la población de estas localidades (el 5 o/o restante correspon-

de a la población inicial de las aglomeraciones que se reclasifican).

Otra forma de expresar lo dicho se lo expone visualmente en el gráfico No. 1. La metodología empleada en estas aproximaciones consta en el cuadro del mismo número.

CUADRO 1
CRECIMIENTO Y APARECIMIENTO DE LOCALIDADES DE 10 MIL Y MAS
HABITANTES ENTRE 1950 y 1982

		POBLACION		CRECIMIENTO 50 - 82			
		1950	1982	Total	Natural	Por migración	Nuevas Localidades
Las 13 localidades que en 1950 tenían ya 10 mil Habitantes o más	En miles de habitantes.	683 (A)	2.949	2.267 (B)	1.323	944	—
	% en el Incremento de la población urbana total	—	—	72,7	42,6	30,3	—
Las 36 Localidades que alcanzaron o superaron los 10 mil habitantes en el lapso 1950 - 1982	En miles de habitantes	150 (C)	849 (D)	699	321	378	849 (E)
	% en el incremento de la población urbana total	4,8	—	22,4	10,3	12,1	27,3
TOTAL	En miles de habitantes	833	3.799 (F)	2.966	1.724	1.242	849 (E)
	% en el incremento de la población urbana total	—	—	95,2	52,7	42,4	27,3

Notas metodológicas:

100% - 3.116 (G)

- Los porcentajes se refieren a la diferencia entre las cifras F y A ($100 \text{ o/o} = 3.116 = 3.799 - 683$) que es igual a la nueva población urbana aparecida entre 1950 y 1982. Es la diferencia entre la población de las localidades de 10 mil o más habitantes en 1950 y la población de las localidades de 10 mil o más habitantes en 1982. Los porcentajes señalan pues la importancia de los diferentes componentes (crecimiento natural, saldos migratorios positivos, incremento por reclasificación de localidades) en los 3,1 millones de incremento de la población urbana, durante el período.
- Las columnas 1950 y 1982 son tomadas de los censos respectivos; la cantidad de C es aproximativa porque no se dispone del detalle censal correspondiente a 10 pequeñas localidades. Para éstas, el cálculo de su crecimiento natural y por migraciones se ha hecho por extrapolación, a partir de los datos correspondientes a las 26 localidades para las que sí se dispone de información completa.
- Las cifras de la columna "crecimiento total" son las diferencias entre los datos de 1950 y 1982. A su vez son el resultado de la suma de las cifras correspondientes al "crecimiento natural" y al "crecimiento por migración".
- La columna de "crecimiento natural" contiene las diferencias entre las poblaciones de 1950 y las proyecciones para 1982 de esas mismas poblaciones. Estas proyecciones se han hecho en base a las siguientes razones de crecimiento de la población nacional en los tres períodos intercensales: 1,4257928 para el período 1950-1962 ($4'566.468 - 3'202.757$); 1,4281738 para el período 1962-1974 ($6'521.719 - 4'566.468$) y, 1,2476077 para el período 1974-1982 ($8'136.536 - 6'521.710$)

Dada la casi nula importancia de los saldos migratorios internacionales en el Ecuador, las mencionadas razones

de crecimiento se las considera iguales a las del crecimiento natural. Además por no disponer de tasas confiables del crecimiento natural por ciudades, aquellas son las únicas utilizables. Si es verdadera la conocida hipótesis de que en las áreas urbanas el crecimiento natural de la población es menos rápido que en el resto del país, las estimaciones de los saldos migratorios expuestos en este cuadro padecerían de una ligera subevaluación.

- La última columna sólo dispone de una cifra (E) y esto por definición: el "crecimiento poblacional por apareamiento de nuevas localidades de 10 mil habitantes o más entre 1950 y 1982", como debería titularse esta columna, es la diferencia entre G y B o, lo que es lo mismo, la población en 1982 de las 36 localidades que superaron los 10 mil habitantes en el período (D).
- La penúltima columna es el resultado de la sustracción entre el crecimiento censal y el crecimiento natural; son los saldos migratorios. Ver detalle por ciudades y por períodos intercensales en el cuadro No. 3.
- En síntesis, la nueva población urbana aparecida durante el período 50 - 82 estaría compuesta por :
 - 53 o/o, debido a crecimiento natural ($42,6 \text{ o/o} + 10,3 \text{ o/o}$)
 - 42 o/o, debido a saldos migratorios ($30 \text{ o/o} + 12 \text{ o/o}$) y,
 - 5 o/o, imputable a la población inicial de las 36 ciudades que por reclasificación de estas pasó a ser parte de la población urbana.
- O también por :
 - 73 o/o, por crecimiento poblacional en las 13 ciudades
 - 27 o/o, por apareamiento y crecimiento de las 36 ciudades ($5 \text{ o/o} + 22 \text{ o/o}$).

Estos son los resultados de una aproximación estadística global. Dos observaciones importantes merecen hacerse al respecto:

a. Aparentemente, la constitución geodemográfica de la red urbana, entre 1950 y 1982, se concentra básicamente en el crecimiento de la misma red urbana que formaban las 13 ciudades del inicio del período. Si bien esto es verdad, un matiz importante debe anotarse: si se excluye el descomunal peso de las dos metrópolis responsables del bicefalismo urbano nacional (Quito y Guayaquil), se tiene como resultado que las 11 restantes ciudades antiguas tienen, en conjunto, una población equivalente a las 36 nuevas (833 mil contra 849 mil), lo cual no permite afirmar que la "urbanización de la estructura ecológica" en el país ha sido débil.

b. La contribución del crecimiento natural y del crecimiento por migraciones, a la actual constitución de la red urbana nacional, no está lejos de ser equiparable a nivel nacional. Más adelante se subrayarán las notables diferenciaciones geográficas que hay al respecto.

2. Distribución de la población urbana por localidades según su tamaño y número, por región geográfica: evolución entre 1950, 1962, 1974 y 1982.

La estructura urbana, considerada en el simple sentido de distribución de la población entre ciudades y regiones geográficas, puede ser abordada a través de tres parámetros básicos:

a. Tamaño de las localidades. Es decir la distinción entre la conocida bipolarización Guayaquil-Quito, las ciudades de porte mediano (entre 100 y 500 mil habitantes) y las restantes (que pueden ser estratificadas en cuatro categorías: entre 50 y 100 mil habitantes, entre 20 y 50, entre 15 y 20, y entre 10 y 15).

b. Región geográfica. Se trata de una distinción obligada: la variable Costa - Sierra es en especial determinante en el proceso de urbanización ecuatoriana, sobre todo si se la entiende con criterio ecológico o altitudinal (fijando por ejemplo los 1.200 metros sobre el nivel del mar como frontera entre las dos regiones) y no desde el punto de vista político-administrativo.

c. Número de localidades.

El cuadro No. 2 da cuenta estadística de la evolución

de la red urbana ecuatoriana así concebida, a través de los años censales de 1950, 1962, 1974 y 1982. Las constataciones más interesantes de este cuadro son las siguientes:

— La población de Quito y Guayaquil absorbe, en cada una de las cuatro fechas censales, más del 50 o/o de la población urbana, pero su tendencia es hacia la disminución relativa: 69, 63, 57 y 54 o/o, respectivamente.

— Las ciudades costeñas (excluyendo Guayaquil) son mucho más dinámicas que las de la Sierra (excluyendo Quito):

• De las 36 nuevas localidades de 10 mil o más habitantes, 28 se hallan en la Costa, habiendo éstas aparecido sucesivamente con el siguiente ritmo: 8 en el primer período intercensal, 7 en el segundo y 13 en el último; este ritmo contrasta notablemente con el de la Sierra donde, en el lapso de 32 años, solo han aparecido 8 nuevas localidades de 10 mil o más habitantes (ver gráfico No. 2).

• Concomitante a este hecho, la proporción de la población urbana costeña (sin Guayaquil) en el total, se halla en ascenso sostenido: 9, 19, 24 y 31 o/o en las respectivas fechas censales: los porcentajes de las ciudades serranas (sin Quito), inversamente, se hallan en un franco descenso 22, 17, 18 y 17 o/o.

— La estructura de la red urbana ha tenido entre el primero y último censo una variación importante: si al inicio del período no existían en todo el país localidades de más de 500 mil habitantes ni entre 50 y 100 mil, al final del período aparecen todos los tamaños en ambas regiones.

El tejido urbano, al hacerse así más complejo, adquiere una mayor preponderancia en el espacio, frente al patrón de poblamiento rural o semi urbano.

— Excluyendo Quito y Guayaquil, el tamaño de localidad que más pesa en el conjunto, durante la primera mitad del período, es el de 20 a 100 mil habitantes y dentro de éste el de 20 a 50 mil. Durante la segunda mitad del período adquieren más peso las localidades de 50 a 100 mil habitantes.

En cierto sentido, este cambio es signo de una tendencia al equilibrio entre concentración de la población en pocas ciudades y apareamiento de nuevas. De las 36 nuevas localidades urbanas aparecidas durante el período 13 pertenecen naturalmente al estrato más pequeño (f); casi otro tanto se hallan en estratos intermedios (c y d), y las demás en los estratos restantes.

CUADRO 2

POBLACION Y NUMERO DE LOCALIDADES DE 10 MIL Y MAS HABITANTES, POR TAMAÑO DE LOCALIDADES Y POR REGION ECOLOGICA, 1950, 1962, 1974 y 1982

Tamaño de las Localidades 1982 (en miles de H.)	POBLACION CON MILES DE HABITANTES												PORCENTAJES												NUMERO DE LOCALIDADES											
	1950			1962			1974			1982			1950			1962			1974			1982			1950			1962			1974			1982		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
≥ 500 a)				511			1423			2.066						37			57			54						1			2			2		
≤ 500 b) > 100	469			355				105		308	253		69			26					4	8	7		2			1					1		3	2
≤ 100 c) > 50					114		307	136		304	201							8	12	5		8	5							2		5	2		4	3
≤ 50 d) > 20			101	177	94		193	136		268	60				15		13	7		8	5		7	2			3		6	3		7	4		8	2
≤ 20 e) > 15		35	16		16	16		40			87	32		5	2		1	1		2			2	1		2	1		1	1		2			5	2
≤ 15 f) > 10		27	35		66	15		59	67		144	76		4	5		5	1		2	3		4	2		2	3		5	1		5	6		12	6
Subtotales	469	62	152	866	259	239	1423	599	444	2066	1111	622	69	9	22	63	19	17	57	24	18	54	31	17	2	4	7	2	12	7	2	19	13	2	32	15
TOTALES	683			1.364			2.466			3.799			100			100			100			100			13			21			34			49		

A - Guayaquil y/o Quito (en 1962, el porcentaje 37 corresponde a Guayaquil y el porcentaje 26 a Quito)

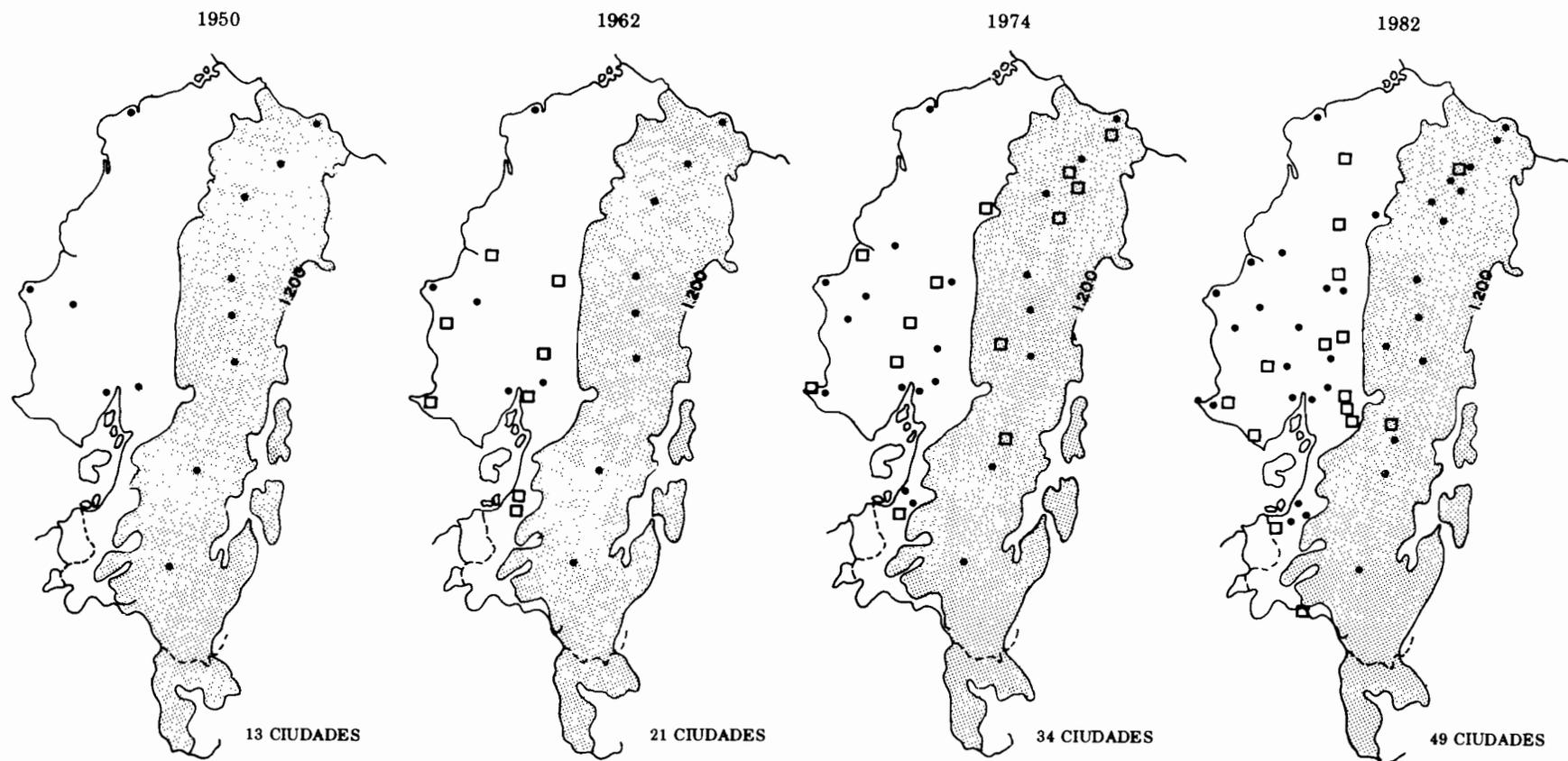
B - Costa sin Guayaquil, incluso Santo Domingo, La Troncal y Macará sólo en los censos en que sobrepasan los 10 mil habitantes

C - Sierra sin Quito

Nota: en razón de haber redondeado las cifras los totales y subtotales no corresponden exactamente a las sumas respectivas.

Fuente: Censos de 1950, 1962, 1974 y 1982.

Fig. No. 2 Ciudades con 10.000 y más habitantes (Costa y Sierra)



LEYENDA

- Ciudades que constan en un Censo y persisten en los siguientes.
- Ciudades que aparecen entre un Censo y otro

MAPAS PARCIALES DEL ECUADOR

0 40 80 Km

FUENTE: Censos de Población 1950, 1962, 1974 y 1982

3. Diversidad de los ritmos de crecimiento en las localidades urbanas. Migraciones diferenciales hacia las ciudades.

Las localidades que en 1982 tenían 10 mil habitantes o más han tenido, durante los tres períodos intercensales, una gran variedad de ritmos en su crecimiento poblacional. Estos ritmos, medidos en tasas anuales de crecimiento, cambian de ciudad a ciudad, de período intercensal a período intercensal. Se inscriben en una amplia gama que va de -0,43 hasta 21,23 o/o. Es lo que, haciendo abstracción del crecimiento vegetativo diferencial, muy mal conocido a este nivel de desagregación geográfica, hace suponer con fundamento que las migraciones tienen importancia muy diferenciada según las localidades y los períodos intercensales. Desde luego, son excepcionales las tasas mayores al 8 o/o y las menores a los promedios nacionales (3,00; 3,14 y 2,65 o/o).

Esta variedad de ritmos de crecimiento de las localidades urbanas del país se visualiza en el gráfico No. 3. Para cada período intercensal se ha señalado en este gráfico un eje de referencia que es el ritmo de crecimiento poblacional del país, igual, como se señaló anteriormente, al ritmo nacional de crecimiento natural; las tasas representadas por puntos, que se hallan a la derecha de estos ejes representan localidades que en el respectivo período intercensal han tenido, con gran probabilidad, saldos migratorios positivos; las tasas que se encuentran a la izquierda de estos ejes representan muy probables saldos negativos y, las tasas que caen en los ejes o se encuentran muy cerca de ellos, representan localidades con nulos o mínimos saldos migratorios.

Mediante el simple conteo de los puntos del gráfico No. 3, se pueden extraer las siguientes constataciones:

a. Únicamente tres tasas costeñas, correspondientes a una sola localidad, se hallan a la izquierda de los ejes de crecimiento natural. En cambio, de cada 10 tasas serranas, 3 se ubican en esta área correspondiente a saldos migratorios negativos. Nótese además que las tasas de "crecimiento excepcionalmente alto" pertenecen todas a localidades costeñas.

b. Los ritmos de crecimiento urbano parecen ganar en homogeneidad geográfica mientras pasa el tiempo: en el primer período intercensal se destacan 4 casos de "crecimiento excepcionalmente alto", en el segundo éstos son solo dos y en el tercero tres pero más modestos; en el primer período intercensal hay siete localidades con crecimiento inferior al natural, en el segundo, éstas son solo 6 y en el último apenas 4.

c. Las tasas más bajas corresponden a localidades que en 1982 no superaron los 15 a 20 mil habitantes. Es una constatación bastante coherente: sus bajas ta-

sas de crecimiento les impidieron devenir localidades grandes. Sin embargo, es muy posible que acerca de las pequeñas localidades no figuradas en el gráfico, no se pueda decir lo mismo: la dificultad de conocer su población en las fechas censales anteriores a 1982 radica en el hecho de que en ese entonces precisamente no pasaban de ser simples recintos; todos son casos costeños.

d. Tres casos excepcionales se destacan entre todos: en el un extremo, los de Santo Domingo de los Colorados y Huaquillas, que aparecen con "tasas de crecimiento excepcionalmente alto" en todos los períodos intercensales y en el otro extremo, el caso de Bahía, única localidad urbana con una tasa de crecimiento negativo que, además, no supera en ningún momento la tasa de crecimiento natural.

4. Clasificación de las localidades según la importancia de los saldos migratorios en su crecimiento demográfico.

El variado ritmo de crecimiento de las ciudades ecuatorianas, así como su diferente talla demográfica, revela que las corrientes migratorias campo-ciudad o ciudad-ciudad, son muy variadas según las diferentes regiones geográficas y los períodos intercensales. (1) Esta diferenciación permite clasificar a las localidades urbanas en base de los siguientes criterios:

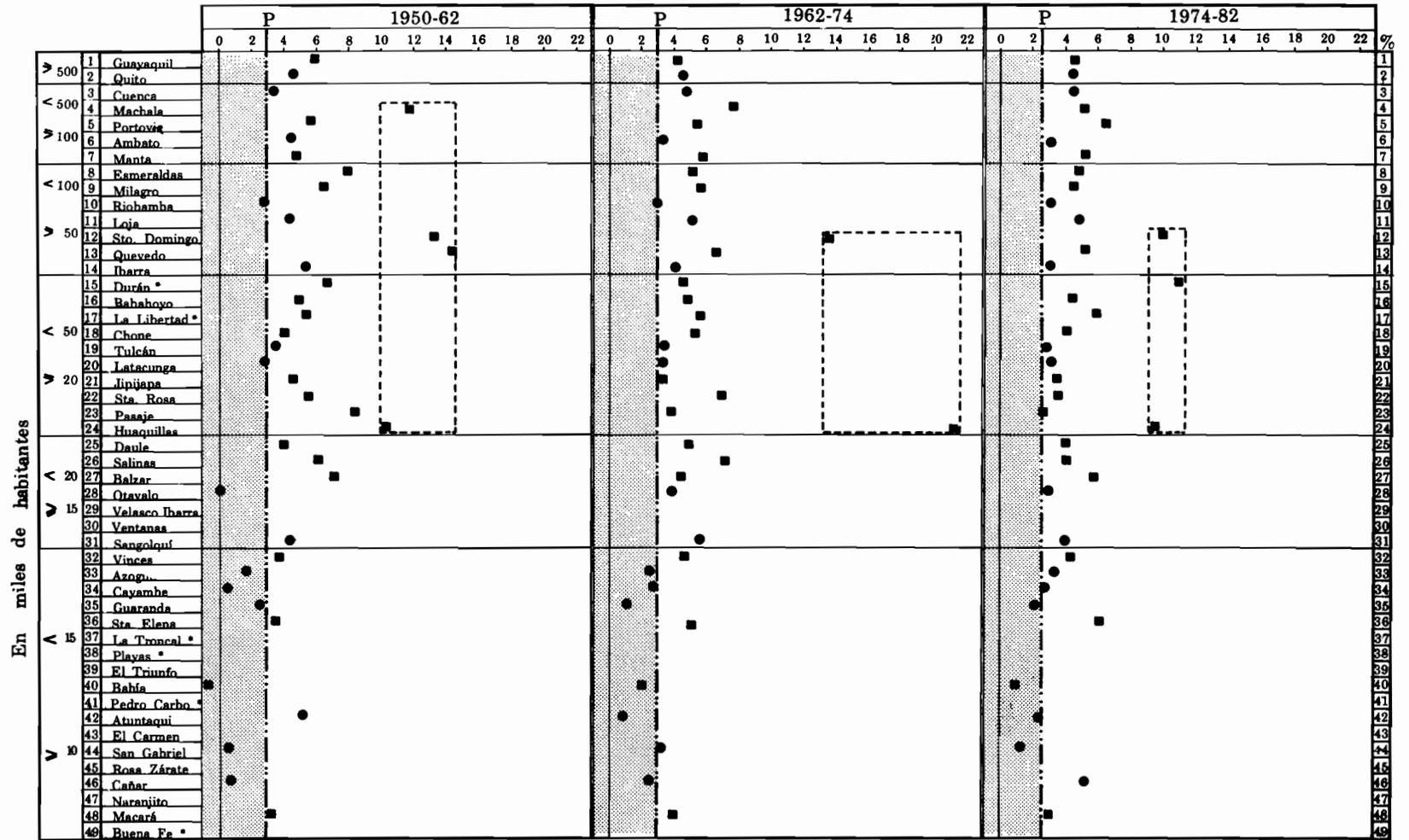
— Según la distribución, entre las localidades, del saldo migratorio urbano total. Este criterio permite medir el grado de concentración o dispersión geográficas de las migraciones hacia las ciudades.

— Según el peso del saldo migratorio en el crecimiento demográfico de cada localidad, a lo largo de todo el período considerado. Es un criterio que distingue las localidades según su grado de atracción migratoria.

— Según la estabilidad de ese peso entre los períodos intercensales. Es lo que indica los cambios del factor migratorio durante el período 1950-1982, cambios que pueden en muchos casos detectar la causalidad de las migraciones y de los diferentes ritmos que han adoptado.

Estas tres formas de clasificación se han hecho en base a los datos contenidos en el cuadro No. 3 que se refiere a 39 ciudades para las cuales se dispone de información estadística completa.

(1) Esta variedad no considera los diferentes ritmos de crecimiento natural de las localidades que, como se señaló anteriormente, son extremadamente difíciles de detectarlos y que no deben estar cerca de la uniformidad.



LEYENDA

- * Cabeceras parroquiales en 1982, las restantes son cabeceras cantonales y provinciales
- Sierra ■ Costa (Criterio altitudinal)
- P País

(1) De los otros diez casos no se dispone de información completa.

- Tasas de crecimiento excepcionalmente altas
- Tasas correspondientes a probables saldos migratorios negativos

CUADRO 3

POBLACION, SALDOS MIGRATORIOS, POR LOCALIDAD URBANA: 1959, 62, 74 y 82

Hab. Miles 1982	Localidades	POBLACION				SALDOS MIGRATORIOS				PESO MIGRATORIO %			
		1950	1962	1974	1982	50-62	62-74	74-82	50-82	50-62	62-74	74-82	50-82
> 500	Guayaquil	258.966	510.804	823.219	1.199.364	141.572	93.702	172.290	407.564	56,21	29,99	45,81	43,34
	Quito	209.932	354.746	599.828	866.472	55.426	93.189	118.122	266.737	38,27	38,02	44,29	40,63
< 500	Cuenca	39.983	60.402	104.470	152.406	3.395	18.205	22.068	43.668	16,63	41,31	46,04	38,84
	Machala	7.549	29.036	69.170	105.521	18.273	27.702	19.224	65.199	85,04	69,02	52,88	66,55
	Portoviejo	16.330	32.228	59.550	102.628	8.745	13.522	28.333	50.800	56,26	49,49	65,77	58,97
	Ambato	31.312	53.372	77.955	100.454	8.728	1.730	3.197	13.655	39,56	7,04	14,20	19,75
	Manta	19.028	33.622	64.519	100.338	6.492	16.501	19.844	42.837	44,48	53,40	55,40	52,68
< 100	Emeraldas	13.169	33.403	60.364	90.360	14.627	12.658	15.049	42.334	71,74	46,95	50,17	54,74
	Milagro	13.736	28.148	53.106	77.010	8.563	12.906	10.755	32.224	59,42	51,70	44,99	50,93
	Riobamba	29.830	41.625	58.087	75.455	-906	-1.361	2.985	718	-3,04	-7,64	17,19	1,57
	Loja	15.399	26.785	47.597	71.652	4.829	9.443	12.145	26.417	42,41	45,15	50,70	46,96
	Sto. Domingo	1.529	6.951	30.523	69.235	4.771	20.596	31.154	56.521	87,99	87,37	80,47	83,48
	Quevedo	4.168	20.602	43.101	67.023	14.659	13.678	13.250	41.587	89,20	60,79	55,39	66,16
	Ibarra	14.031	25.835	41.335	53.428	5.830	4.438	1.858	12.126	49,39	28,63	15,36	30,78
> 50	Durán*	5.558	12.154	20.425	49.660	4.229	3.067	24.178	31.474	64,44	37,08	82,70	71,37
	Babahoyo	9.181	16.444	28.914	42.266	3.354	5.429	6.193	14.927	46,18	43,54	46,38	45,26
	La Libertad*	7.133	13.565	25.566	41.776	3.395	6.282	9.880	19.557	52,78	51,60	60,95	56,07
	Chone	8.046	12.852	23.627	33.839	1.360	5.301	4.362	11.023	28,42	49,10	42,71	42,74
	Tuleaf	10.623	16.448	24.398	30.985	1.302	907	546	2.755	22,35	11,41	8,28	13,53
	Latacunga	10.389	14.856	21.921	28.764	43	704	1.415	2.162	0,96	9,96	20,68	11,77
	Jipijapa	7.759	13.367	19.996	27.146	2.304	905	2.199	5.408	41,08	13,65	30,76	27,89
	Sta. Rosa	4.776	8.935	19.696	26.716	2.125	6.935	2.143	11.203	51,09	64,44	30,53	51,06
	Pasaje	5.021	13.215	20.790	26.224	6.056	1.917	286	8.259	73,91	25,29	5,26	38,95
	Huaquillas	304	999	9.216	20.117	566	7.789	8.619	16.974	81,44	94,79	79,01	85,67
> 20	Daule	4.501	7.428	13.170	18.923	1.011	2.562	2.492	6.065	34,54	44,62	43,32	42,05
	Salinas	2.672	5.460	12.409	17.748	1.650	4.611	2.266	8.527	59,18	66,35	42,42	56,56
	Baños	2.920	6.588	10.924	17.627	2.425	1.515	2.998	7.938	66,11	34,94	44,73	53,97
	Otavaio	8.425	8.630	13.605	17.469	-3.382	1.280	495	-1.607	94,28	25,73	12,81	-15,09
	Velasco I.	?	?	11.828	17.017	?	?	2.260	?	?	?	?	?
	Ventanas	?	3.683	8.977	15.869	?	3.717	4.669	?	?	70,21	67,74	?
	Sangoquí	3.179	5.501	10.554	15.004	968	2.698	1.837	5.503	41,69	53,39	41,28	46,54
< 15	Vinces	3.748	5.901	10.126	14.608	557	1.698	1.974	4.229	25,87	40,19	44,04	38,94
	Azogues	6.588	8.075	10.953	14.548	-1.318	-580	882	-1.016	-46,99	-16,77	24,53	-11,32
	Cayambe	7.409	8.101	11.199	14.249	-2.463	-370	277	-2.556	-78,07	-10,67	9,08	-27,20
	Guaranda	7.299	9.900	11.364	13.685	-507	-2.775	-493	-3.775	-16,31	-65,46	-17,52	-37,15
	Sta. Elena	2.775	4.247	7.687	12.859	290	1.360	3.269	4.913	19,70	39,53	63,21	48,72
	La Troncal*	?	?	?	12.628	?	?	?	?	?	?	?	?
	Playas*	?	?	5.288	12.492	?	?	4.647	?	?	?	74,90	?
	El Triunfo*	?	?	6.528	12.401	?	?	4.257	?	?	?	72,48	?
	Bahía	9.316	8.845	11.258	12.360	-4.438	-1.374	-1.686	-7.498	-111,87	-36,28	-60,47	-71,12
	P. Carbo*	?	?	5.786	12.303	?	?	5.084	?	?	?	78,01	?
	Atuntaqui	4.630	8.759	9.907	12.247	2.158	-2.602	-113	-557	52,26	-69,39	-4,61	-6,81
	El Carmen	?	?	7.196	11.928	?	?	2.576	?	?	?	54,44	?
	San Gabriel	6.269	6.805	10.036	11.213	-2.135	320	-1.308	-3.123	-79,99	9,90	-52,64	-38,71
	R. Zárate	?	?	4.847	10.658	?	?	4.670	?	?	?	79,33	?
	Cañar	4.415	4.935	6.727	10.534	-1.360	-321	2.141	460	-72,34	-15,19	56,24	7,52
Naranjito	?	?	6.204	10.523	?	?	2.783	?	?	?	64,44	?	
Macará	3.330	5.027	8.063	10.510	279	884	450	1.613	16,44	29,12	18,39	22,47	
Buena Fe*	?	?	?	10.410	?	?	?	?	?	?	?	?	

3'798.632

1'265.384

* Cabeceza Parroquial en 1982; todas las localidades restantes son Cabecezas Cantonales.

Fuentes: Población de 1950, 1962 y 1974: MORENO DE PADILLA, Cecilia "El proceso de redistribución espacial de la población y tendencias de la urbanización en el Ecuador, 1950-1982" mimeo, CONADE, Quito; Población 1982: INEC, 1985", IV Censo de Población 1982, Resultados Definitivos, Resumen Nacional", INEC, Quito; para el caso de E. Carmen se trata de un dato precensal (INEC, VII-1983).

- La dificultad de tener datos confiables sobre tasas de crecimiento natural por localidad, obliga a contentarse con cálculos muy aproximativos sobre los saldos migratorios urbanos.
- Los que contiene el cuadro 3 se basan en las siguientes definiciones:
 - Saldo migratorio = crecimiento censal menos crecimiento natural
 - Crecimiento censal = población del fin de cada período intercensal menos población del inicio correspondiente.
 - Crecimiento natural = proyección simple de la población del inicio de cada período intercensal, para el fin del mismo, menos la población del inicio correspondiente. Esta proyección se ha hecho en base al crecimiento de la población total del país (Cf nota 4 del cuadro 1).
 - Peso migratorio (en o/o) = saldo migratorio multiplicado por 100 y dividido para crecimiento censal (si el saldo es positivo) o = saldo migratorio multiplicado por cien y dividido para el crecimiento natural (si el saldo es negativo). En rigor, según esta definición, un peso migratorio positivo no es comparable con un peso migratorio negativo.
 - Saldo migratorio 1950 - 82 = simple suma de los saldos migratorios de los períodos intercensales de 1950 - 62, 1962 - 74 y 1974 - 82.
- Deben existir algunos casos de localidades en cuyo crecimiento censal está involucrada una población que pasó a ser urbana por decisión administrativa, casos que se dan generalmente cuando al ampliar el perímetro urbano de las ciudades se incluyen dentro de él parroquias que eran rurales. En el cuadro No. 3 deliberadamente no se han descontado estos crecimientos porque si bien no son puramente demográficos sí lo son en el sentido geográfico y estadísticamente se pueden asimilar a migraciones rural - urbanas.

A. Clasificación de las localidades según la distribución, entre ellas, del saldo migratorio urbano total.

Cuatro grupos muy desiguales se pueden elaborar según este criterio:

a. Localidades con saldo migratorio de más de 100 mil habitantes. Son sólo dos, Guayaquil y Quito, que concentran el 54,15 o/o del saldo migratorio urbano total, proporción prácticamente igual a la de su población frente a la población urbana total del país. Se diría pues que las dos metrópolis ecuatorianas, en conjunto, tienen en este aspecto un comportamiento muy lógico: mientras más poblada es una ciudad mayor es su saldo migratorio positivo, en valor absoluto.

b. Localidades con saldo migratorio de 50 a 100 mil habitantes. Son sólo tres, todas en la Costa: Machala, Santo Domingo de los Colorados y Portoviejo que concentran el 13,85 o/o del saldo migratorio urbano total. En este grupo de localidades el comportamiento lógico del grupo anterior está en buena parte desviado por la dinámica poblacional de Santo Domingo de los Colorados que, siendo una localidad de 67 mil habitantes, tiene un saldo migratorio superior al de Portoviejo, ciudad con 100 mil habitantes.

c. Localidades con saldo migratorio de 10 a 50 mil habitantes. Es el grupo más numeroso, 10 en la Costa y 4 en la Sierra. Concentra el 28,91 o/o del saldo migratorio urbano total. Aquí la relación población/saldo migratorio depende en gran parte de la región: Babahoyo, localidad costeña con 42 mil habitantes tiene un saldo migratorio tan importante como Ambato, ciudad serrana de 100 mil habitantes; Huaquillas, pequeña ciudad costeña de 20 mil habitantes tiene un saldo migratorio superior a Ibarra, localidad serrana con una población más de dos veces superior.

d. Localidades con saldos migratorios menores a 10 mil habitantes y con saldos negativos. Son 9 en la Costa y 11 en la Sierra. Representan el 3,08 o/o del saldo migratorio urbano total. En este grupo están, como es lógico, las localidades más pequeñas. Rompen esta regla: una ciudad grande de la Sierra (Riobamba) y cuatro de 20 a 50 mil habitantes (dos de la Costa y dos de la Sierra). De las siete ciudades con saldos negativos sólo una es costeña.

La relación población/saldo migratorio de las 39 localidades está visualizada en el gráfico No. 4.: la graduación de las poblaciones de 1982 no corresponde exactamente a la graduación de los saldos migratorios 1950 - 1982.

B. Clasificación de localidades según el peso de sus saldos migratorios en el crecimiento

demográfico de cada una de ellas.

Esta clasificación, a pesar de arrojar resultados muy diferentes a la anterior, reafirma una misma constatación: la marcada diferencia entre urbanización costeña y serrana.

a. Localidades cuyo crecimiento poblacional está compuesto por saldos migratorios en porcentajes de 80 a 90. Son las localidades costeñas de Huaquillas y Santo Domingo de los Colorados. Es decir, en este sentido, las de mayor dinamismo poblacional del país.

b. Localidades cuyo crecimiento poblacional está compuesto, entre un 60 y 80 o/o, por saldos migratorios. Son las de Durán, Machala y Quevedo que, como las otras, todas son costeñas. La primera forma prácticamente parte de Guayaquil y las otras dos asentadas en entornos de gran dinamismo agroexportador o agroindustrial.

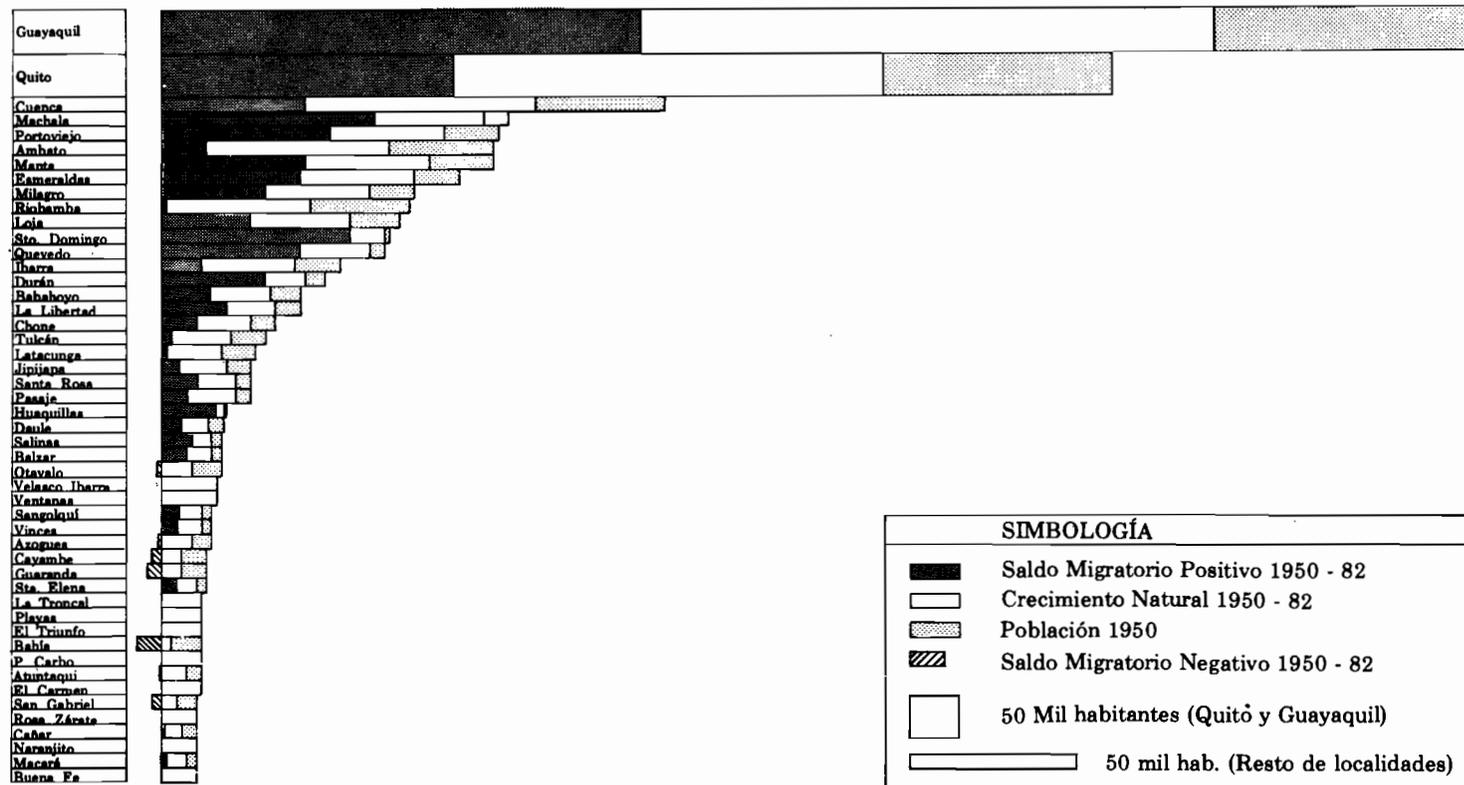
c. Localidades cuyo crecimiento poblacional está compuesto por saldos migratorios en porcentajes de 30 a 60. Es el grupo de localidades más numeroso: 15 costeñas y 5 serranas; de talla muy heterogénea, representan la situación promedio del país. Nótese sin embargo como en este grupo, nueve ciudades costeñas (Portoviejo, La Libertad, Salinas, Esmeraldas, Balzar, Santa Rosa, Manta, Milagro y Santa Elena) tienen mayores porcentajes que la localidad serrana con mas proporción de migrantes (Loja).

d. Localidades cuyo crecimiento poblacional está compuesto por saldos migratorios en porcentajes de 0 a 30. Son cinco serranas y dos costeñas y se trata, como puede entenderse fácilmente, de ciudades poco dinámicas desde el punto de vista poblacional. Merecen especial mención los casos de Riobamba y Cañar, cuyos saldos migratorios están muy cerca de ser negativos.

e. Finalmente, están las siete localidades con saldos negativos, seis de ellas son pequeñas localidades serranas, Otavalo, Azoguez, Cayambe, Guaranda, Atuntaqui, y S. Gabriel, que probablemente transfieren población a ciudades más grandes y posiblemente constituyan eslabones de migración rural-urbano-urbano. Por ser costeña y por el gran peso de su saldo negativo merece señalarse como un caso muy excepcional el de Bahía de Caráquez.

C. Clasificación de las localidades según los cambios que ha sufrido la variable "Saldos Migratorios" en su crecimiento poblacional, durante los tres períodos intercensales

Cuatro grupos de localidades se pueden distinguir en base a este criterio; es decir, si entre los períodos intercensales (1950-62, 1962-74 y 1974-82) la im-



SIMBOLOGÍA

- Saldo Migratorio Positivo 1950 - 82
- Crecimiento Natural 1950 - 82
- Población 1950
- Saldo Migratorio Negativo 1950 - 82
- 50 Mil habitantes (Quito y Guayaquil)
- 50 mil hab. (Resto de localidades)

FUENTE: Cuadro N° 3

portancia (o/o) de los saldos migratorios:

- Se ha hecho cada vez más importante
- Se ha hecho primero más importante y luego menos importante,
- Se ha hecho primero menos importante y luego más importante.
- Se ha hecho cada vez menos importante

a. En el primer grupo se incluyen seis localidades serranas y tres costeñas. Entre las primeras se encuentran cuatro capitales provinciales siendo todas las otras cabeceras cantonales.

En un primer subgrupo (Azogues, Cayambe y Cañar), los saldos migratorios negativos pasan a ser positivos; en otro (Cuenca, Manta, Loja, Latacunga, Vinces y Santa Elena) los saldos positivos se hacen más positivos aún. Esto quiere decir que en el primer subgrupo las causas que hacían a las localidades lugares de expulsión de población desaparecieron y/o fueron compensadas por circunstancias que les transformaron en localidades atractivas y, en el segundo subgrupo, que las causas de atracción se hicieron probablemente cada vez más fuertes.

b. No sucede lo mismo con las localidades del segundo grupo, en donde a un aumento del componente migratorio sigue una disminución. Es la situación de siete localidades costeñas y cuatro serranas. Todas ellas son cabeceras cantonales excepción hecha de una sola que es capital provincial serrana. Dentro de este grupo se distingue un caso especialmente inestable (Cañar) cuya situación "normal" parece ser la de una ciudad expulsiva de población (saldos muy negativos en el primero y tercer período intercensales) que en un momento (segundo período) cambia brutalmente. ¿Se trata de una localidad urbana, lugar de tránsito migratorio campo-gran ciudad? o simplemente ¿hubo graves errores en los empadronamientos censales de esta localidad? Otros casos de notable inestabilidad son dos serranos (Otavalo y Guaranda) y uno costero (Bahía) donde abundan los signos negativos en sus saldos migratorios. Finalmente, los otros casos se caracterizan por una relativa estabilidad (Chone, Santa Rosa, Huaquillas, Daule, Salinas, Sangolquí y Macará).

c. El tercer grupo de comportamiento, inverso al anterior, es el que más localidades reúne y más población implica: ocho en la Costa y cuatro en la Sierra; siete capitales provinciales, tres cabeceras cantonales y dos cabeceras parroquiales; 69 o/o de los saldos migratorios urbanos totales. En este grupo se hallan las dos metrópolis del país, notándose cambios mucho más importantes en la una (Guayaquil) que en la otra (Quito). Es así como en la ciudad más grande del

país los saldos migratorios disminuyen (en términos absolutos y relativos) marcadamente en el segundo período intercensal. ¿Es porque las migraciones entre 1962 y 1974 se intensifican hacia otras ciudades costeñas (la suma de los saldos migratorios de Machala, Santo Domingo de los Colorados, Manta y Portoviejo equivale, en este período, al 84o/o del saldo migratorio guayaquileño; en tanto que en el primero y tercer períodos intercensales este porcentaje es del 27 y del 57, respectivamente)?; contrasta con estas variaciones la relativa estabilidad del peso migratorio en la capital de la República.

Otros casos que se destacan en el grupo por su fuerte inestabilidad son los de una localidad muy ligada a Guayaquil (Durán) y de un importante centro de comercio regional (Ambato).

En general, el ciclo que implica el comportamiento de los saldos migratorios de las localidades de este grupo es hipotéticamente coherente con el ciclo coyuntural más importante de la economía ecuatoriana del período; en otras palabras, a pequeña escala, se puede plantear la siguiente hipótesis general: el tránsito entre el boom bananero y el boom petrolero fue concomitante (¿causante?) a una disminución, en términos relativos, de la migración a las ciudades. Claro que en este tercer grupo de localidades no se hallan únicamente ciudades directamente vinculadas con la economía bananera y/o petrolera (Esmeraldas, Babahoyo, Balzar) sino también otras que combinaron en su crecimiento otros elementos seguramente más variados (Portoviejo, Riobamba, la Libertad, Jipijapa y Atuntaqui).

No es intención de estas líneas resolver la interrogante que legítimamente debería plantearse respecto al por qué de comportamientos diversos y aún inversos en localidades de los otros grupos frente a coyunturas tan globales como las impuestas por los ciclos bananero y petrolero. Lo que sí cabe insistir aquí es que el conjunto de localidades de este tercer grupo es mayoritario en dos sentidos: en número de localidades y en la proporción (69 o/o) que implica la suma de sus saldos migratorios respecto al total de las 39 localidades consideradas.

d. El cuarto y último grupo, de comportamiento inverso al primero, es el menos numeroso: cinco localidades costeñas, todas cabeceras cantonales y dos serranas, ambas capitales provinciales. En este grupo se destacan tres urbes costeñas, de gran dinamismo poblacional, cuya tendencia a la baja en la proporción de sus saldos migratorios podría explicarse por la crisis del banano a la que se hallarían cercanamente vinculadas (Machala, Quevedo y Pasaje). Las otras dos localidades costeñas (Milagro y Santo Domingo de los Colorados) se caracterizan por pocos cambios en sus porcentajes migratorios. Finalmente, se incluyen en

este grupo dos localidades serranas de bajo dinamismo poblacional (Ibarra y Tulcán).

5. Estructura demográfica de la población urbana. Generalidades

5.1. Generalidades sobre la estructura geodemográfica (sexo, edad y espacio) del Ecuador.

Como es muy conocido, el Ecuador, igual que otros países del Tercer Mundo, se caracteriza por una estructura poblacional en donde los grupos jóvenes tienen un peso muy importante. En 1982, grosso modo, de cada 10 ecuatorianos, 4 tenían menos de 15 años de edad, siendo los hombres ligeramente más jóvenes que las mujeres. Sin embargo, esta situación, por razones que están lejos de ser abordadas en estas líneas*, es el resultado de una evidente, aunque ligera tendencia hacia el "envejecimiento" paulatino de la población nacional. Entre 1962 y 1982 el porcentaje de los menos de 15 años ha pasado de 45,01 a 41,87.**

A nivel nacional, el número de hombres es prácticamente el mismo que el de mujeres, aunque según las cifras censales hay una ligerísima mayoría femenina.

Estas características generalísimas de la población ecuatoriana se modifican significativamente el momento que se introducen en el análisis las clásicas y particulares desagregaciones geográficas concernientes a las áreas urbana y rural, y a la marcada diferenciación regional entre Costa, Sierra y Región Amazónica.

Es así como, según una constante también muy conocida, en el campo la población es relativamente más joven y más masculina que en el área urbana; si en aquella área, en 1982, habían 45,51 menores de 15 años por cada 100 habitantes, en ésta el porcentaje del mismo grupo de población era de sólo 38,13; si en el área rural***, en el mismo año, por cada 100 habitantes habían 51,13 hombres, en el área urbana habían únicamente 48,60.

* Tema que será abordado con amplitud en el tomo de Geografía de la Población que próximamente se publicará en la presente colección

** La selección de este indicador sintético se debe más a la facilidad de obtenerlo en las fuentes censales publicadas que a la máxima pertinencia del mismo.

*** En estas consideraciones generales sobre el país, cuando se habla de áreas urbanas y rurales debe entenderse que se está utilizando las definiciones censales correspondientes. Lo mismo debe entenderse cuando en este mismo punto se hable de Costa, Sierra y Región Amazónica.

CUADRO No. 4

IMPORTANCIA DE LOS MENORES DE 15 AÑOS Y DE LA POBLACION MASCULINA (en porcentajes)

	< 15 AÑOS			POBLACION MASCULINA		
	1962	1974	1982	1962	1974	1982
AREA URBANA	43,85	41,45	38,13	47,85	48,00	48,60
AREA RURAL	45,66	46,61	45,51	51,16	51,35	51,13
PAIS	45,01	44,47	41,87	49,97	49,96	49,88

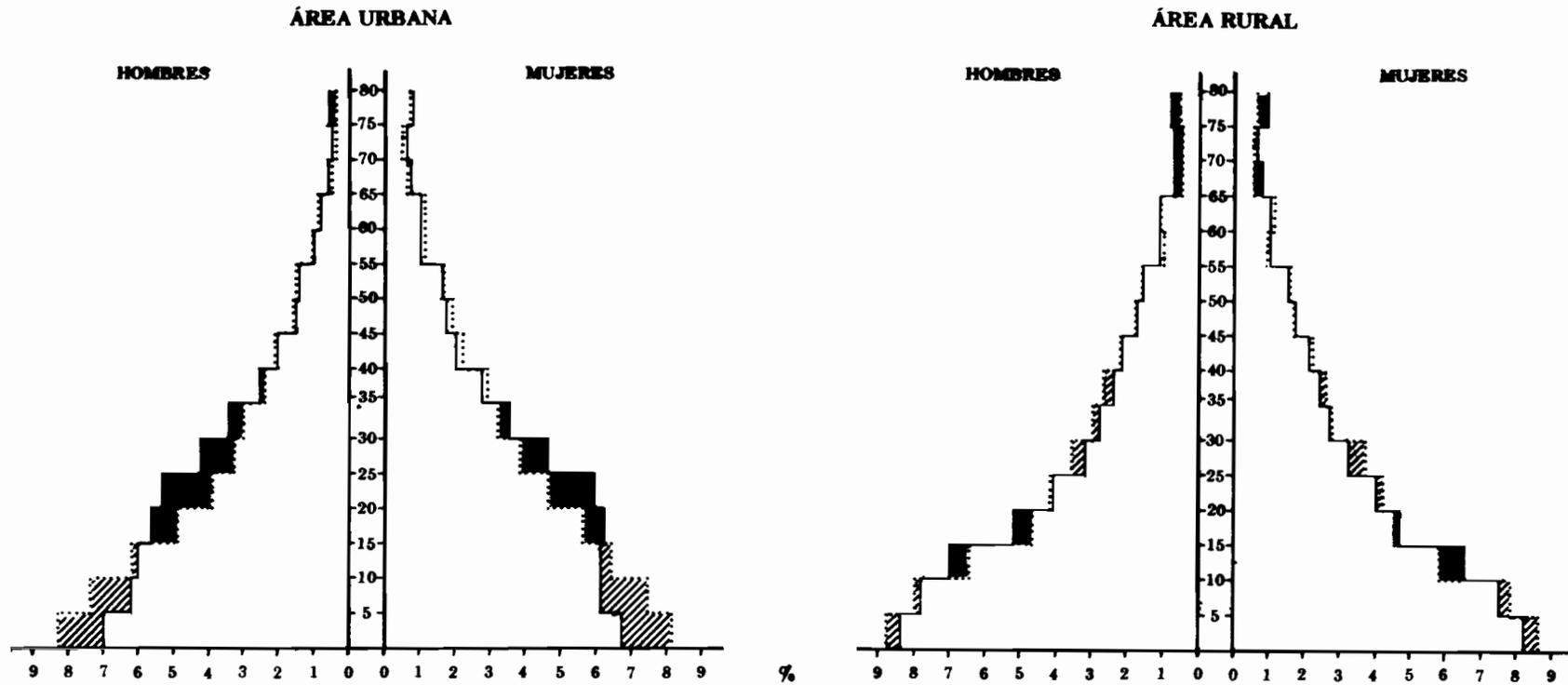
Fuente: Censos de Población de 1962, 1974 y 1982.

Al observar la evolución reciente de estos parámetros geopoblacionales del país, es interesante constatar que, en el período intercensal 1962-1982, mientras las diferencias entre urbano y rural se ahondan en lo que a estructura por edades se refiere, hay una tendencia hacia la homogeneización en la relación cuantitativa entre hombres y mujeres. El cuadro No. 4 así lo constata. Las pirámides del gráfico No. 4a matizan esta aseveración.

Complementaria a esta distinción entre población urbana y rural es la particular diferenciación entre las

tres grandes regiones continentales del país. De esta doble desagregación espacial resultan seis áreas geográficas de constitución demográfica más o menos propia y que puede ser objeto de una también doble y casi paralela ordenación. Efectivamente, el área que tiene al mismo tiempo el más alto porcentaje de menores de 15 años y la más importante proporción de hombres es el área rural de la Región Amazónica. Al otro extremo, el área urbana serrana es la que menos porcentajes tiene tanto en el un tipo de población como en el otro. El resto de áreas se ordenan según la siguiente constante: la población rural es más joven

Fig. No. 4a Estructura por edades de la población ecuatoriana, área urbana y área rural, 1962 - 1982.



LEYENDA

- 1962
- 1982
- Incremento significativo
- ▨ Decremento significativo

FUENTE: Censos de Población 1962 y 1982

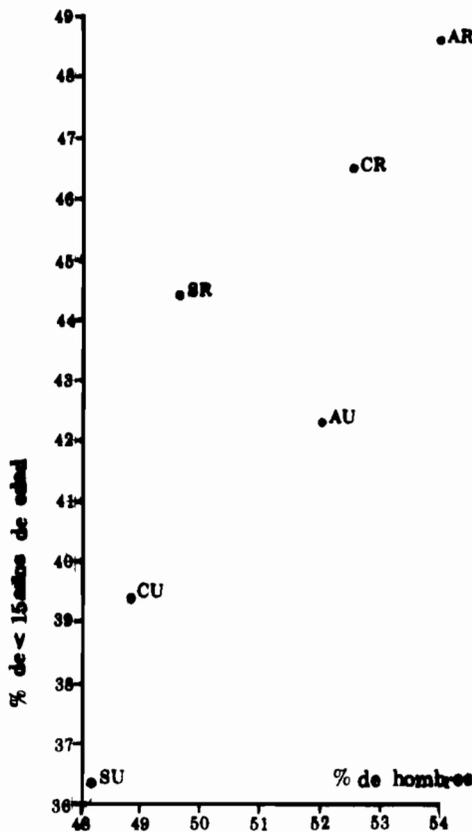
NOTA: Los porcentajes se refieren a la población total de cada área

y masculina que la urbana; la de la Región Amazónica, más joven y masculina que la costeña y, finalmente, la costeña más joven y masculina que la serrana.

Una sola excepción rompe este ritmo geopoblacional: el área urbana amazónica es más masculina que el área rural serrana (ver gráfico No. 5). La posible explicación de esta anomalía es el carácter poco urbano de las localidades que el censo considera formalmente urbanas en la Región Amazónica. Sin embargo, no se puede aplicar el mismo razonamiento en tratándose de las proporciones de los menores de 15 años, donde el comportamiento de todas las seis áreas es más regular.

Fig. No. 5

Importancia de la población menor de 15 años y de la masculina, por regiones y áreas



LEYENDA

- S = Sierra
- C = Costa
- A = R. Amazónica
- U = Área Urbana
- R = Área Rural

FUENTE: INEC, 1985, "IV Censo de Población 1982 Resultados definitivos, Resumen nacional, INEC, Quito

A nivel de provincia, la estructura demográfica de las áreas urbanas y rurales no desvirtúa la regla anterior pero se encuentran algunas particularidades. Combinando los dos parámetros – porcentajes de menores de 15 años y porcentaje de hombres – se han encontrado diferentes grupos más o menos homogéneos de las cuarenta áreas provinciales del país (ver gráficos 6 y 7) cuyas características más generales son las siguientes:

Grupo A 1. Es el más numeroso y homogéneo; combina porcentajes de menos de 15 años que van del 42,49 al 45,50 con porcentajes de población masculina de 47,78 al 51,19. Reune 12 casos de los cuales 8 son áreas rurales serranas (Cañar, Carchi, Cotopaxí, Azuay, Bolívar, Pichincha, Chimborazo e Imbabura), 3 urbanas de la Costa (Esmeraldas, Los Ríos y Manabí) y 1 urbana amazónica (Zamora Chinchipe).

Grupos A2 y A3; Casos A4 y A5. Son los que más se parecen al grupo A 1 pero, o són más masculinos que este (A 2 y A 5) o tienen proporciones de menores de 15 años, ora superiores (A 4), ora inferiores (A 3). Se trata de 4 áreas rurales, 2 de la Costa (Guayas y El Oro) y 2 de la Sierra (Tungurahua y Loja) y 4 áreas urbanas, 3 de la Región Amazónica (Morona Santiago, Pastaza y Napo) y 1 de la Costa (El Oro).

Grupos B 1 y B 2; Caso B 3. Con referencia a los casos del grupo A 1, éstos tienen mayor proporción tanto de menores de 15 años como de población masculina. Las áreas de B1 y la B 3 son las de población relativamente más joven del país; se trata de 2 áreas rurales de la Región Amazónica (Morona Santiago y Napo) y 2 áreas rurales de la Costa (Esmeraldas y Manabí). Las áreas del grupo B 2 se diferencian de estas 4 últimas por tener mayores proporciones de masculinidad; todas son rurales, 2 en la Región Amazónica (Zamora Chinchipe y Pastaza) y 1 en la Costa (Los Ríos).

Grupo C 1, C 2 y Casos C 3 y C 4. Se trata de las áreas en situación opuesta a las de los grupos B, es decir las que tienen la población relativamente menos joven y menos masculina del país. Todas son, como puede esperarse, áreas urbanas: 10 serranas (Cañar, Carchi, Bolívar, Imbabura, Chimborazo, Cotopaxi, Tungurahua, Azuay, Loja y Pichincha) y sólo 1 costeña (Guayas).

Casos D 1 y D 2. Son los casos que rehusan ser agrupados. Más particulares que los casos ya señalados (A 4, A 5; B 3, C 3 y C 4), se distinguen, o por tener una baja proporción de menores de 15 años y por una alta masculinidad (área urbana de Galápagos), o de mediana juventud relativa pero con la proporción de hombres más elevada del país (área rural de Galápagos). Estos dos casos son áreas insulares, cuya población y poblamiento son, como se sabe, muy particulares.

Fig. No. 6 Importancia de la población menor de 15 años y de la masculina, según provincias y áreas.

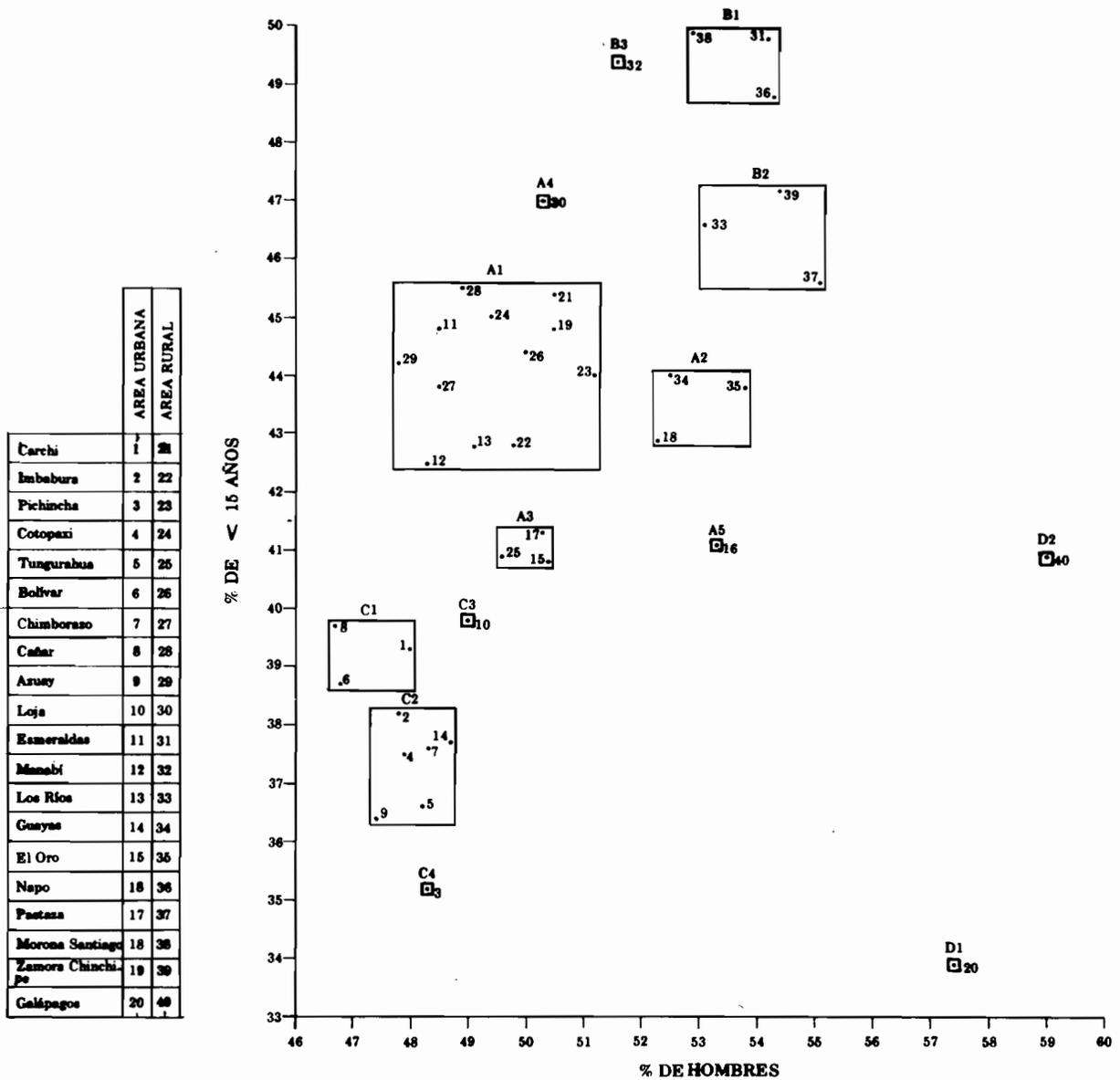
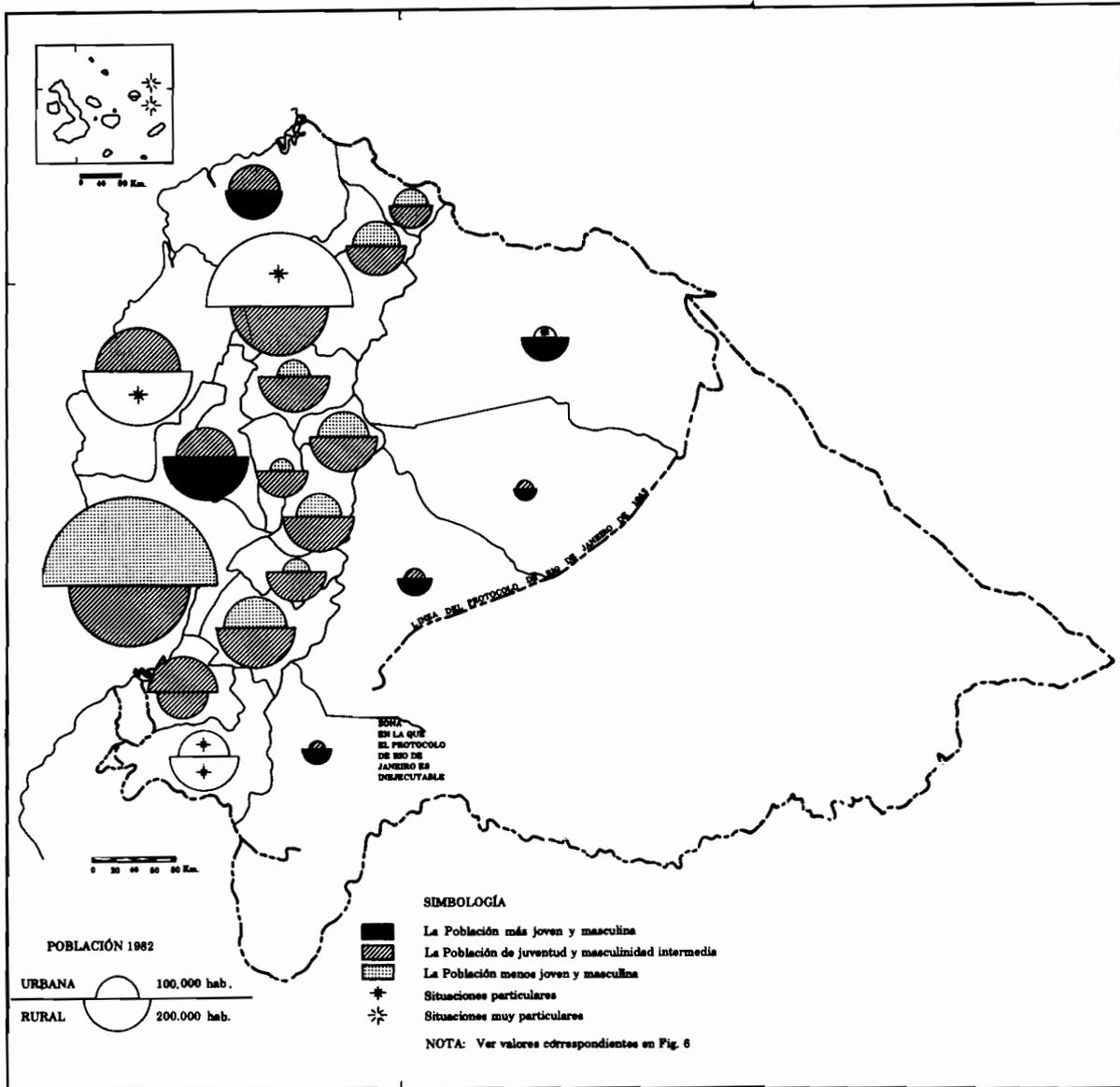


Fig. No. 7 Estructura por edad y sexo de la población, según provincia y área.



CUADRO No. 5

IMPORTANCIA DE LOS MENORES DE 15 AÑOS Y DE LA POBLACION MASCULINA
EN LAS LOCALIDADES DE 10 MIL Y MAS HABITANTES
1962 - 1974 - 1982 (PORCENTAJES)

Localidades	% de 15 años			% de Hombres			
	1962	1974	1982	1962	1974	1982	
Guayaquil	42,70	39,98	37,04	48,33	47,64	48,48	∨
Quito	41,85	37,95	34,50	47,36	47,78	48,16	∨
Cuenca	43,02	40,63	35,99	44,64	46,03	47,46	∨
Machala	47,29	44,75	40,78	52,50	51,09	50,06	∨
Portoviejo	46,93	45,32	42,35	47,47	47,67	48,03	∨
Ambato	44,05	40,82	36,26	47,54	47,70	48,04	∨
Manta	47,15	46,08	42,61	47,81	48,14	48,91	∨
Esmeraldas	49,75	46,43	43,88	48,03	47,58	47,93	∨
Milagro	46,29	44,69	39,94	49,91	50,19	49,55	∧
Riobamba	43,74	40,42	37,11	46,47	47,24	48,37	∨
Loja	45,10	41,93	38,11	45,39	46,63	48,08	∨
Sto. Domingo	?	45,53	42,65	?	49,80	49,33	∨
Quevedo	45,96	47,14	43,41	∧ 51,25	49,64	49,03	∨
Ibarra	43,14	42,49	37,82	46,67	47,46	48,15	∨
Durán	?	?	?	?	49,28	50,01	∨
Babahoyo	47,68	42,09	40,99	48,80	49,15	48,89	∧
La Libertad	?	?	?	?	40,01	50,05	∨
Chone	50,75	48,40	42,49	46,54	45,73	47,45	∨
Tulcán	44,60	43,61	38,70	46,36	47,69	48,25	∨
Latacunga	43,05	41,46	37,08	47,10	47,72	48,36	∨
Jipijapa	49,52	45,02	43,67	48,14	48,85	48,75	∧
Sta. Rosa	46,73	45,08	40,07	50,52	51,67	51,45	∧
Pasaje	44,81	44,46	39,77	52,02	50,32	50,62	∨
Huaquillas	?	?	45,78	?	51,33	50,43	∨
Daule	46,39	44,72	39,90	48,52	48,46	49,16	∨
Salinas	43,66	43,28	39,28	54,45	52,91	53,68	∨
Balzar	49,56	48,35	46,37	49,98	49,03	49,49	∨
Otavalo	41,02	43,18	39,74	∧ 45,70	46,12	46,58	∨
Velasco I.	?	51,42	47,24	?	49,37	48,78	∨
Ventanas	49,61	47,52	44,93	48,90	49,70	49,74	∧
Sangolquí	41,72	42,34	36,18	∧ 50,19	49,46	50,80	∨
Vinces	48,35	46,42	43,37	47,74	48,21	48,56	∨
Azoguez	44,22	42,29	39,17	45,87	45,95	47,00	∨
Cayambe	41,67	43,11	40,43	∧ 48,70	48,57	48,14	∨
Guaranda	43,95	42,33	38,76	46,07	45,57	46,52	∨
Sta. Elena	45,53	45,15	41,72	48,22	48,82	49,72	∨
La Troncal	?	?	?	?	?	51,65	∨
Playas	?	?	?	?	50,33	50,97	∨
El Triunfo	?	?	?	?	52,01	51,50	∨
Bahía	47,20	43,68	38,81	48,47	48,38	48,11	∨
P. Carbo	?	?	?	?	51,19	50,67	∨
Atuntaqui	42,21	39,98	37,64	48,01	48,32	47,88	∧
El Carmen	?	51,11	?	?	49,33	?	∨
San Gabriel	44,00	45,85	41,89	∧ 45,33	47,59	47,67	∨
R. Zárate	?	50,09	46,28	?	49,80	50,34	∨
Cañar	43,93	43,32	40,43	∨ 44,62	46,07	46,24	∨
Naranjito	?	43,78	41,02	?	52,10	51,53	∨
Macará	48,86	48,60	44,04	49,85	50,14	51,93	∨
Buena Fe	?	?	?	?	?	49,43	∨

Fuente: Censo de Población 1962, 1974 y 1982

SIMBOLOGIA: (Cuadro No. 5)

- <: Crecimiento sostenido del porcentaje
- >: Decrecimiento sostenido del porcentaje
- ∧: Crecimiento seguido de decrecimiento del porcentaje
- ∨: Decrecimiento seguido de crecimiento del porcentaje

5.2. Generalidades sobre la estructura demográfica (sexo y edad) de las localidades de 10 mil y más habitantes.

Concentrando la atención en las localidades que en este capítulo se las ha definido como urbanas—las de 10 mil y más habitantes—, las convergencias y divergencias geodemográficas que en ellas se encuentran son dignas de mencionarse rápidamente.

A. Importancia de la población masculina.

En líneas anteriores se indicó cómo la población urbana (en el sentido censal) del país tiene una ligera preponderancia numérica femenina. En tratándose de las localidades de 10 mil y más habitantes, la situación no puede ser diferente; sin embargo, consideradas individualmente se pueden notar algunas excepciones que valen la pena subrayarse.

Así, de 48 localidades de este tipo (ver cuadro No. 5) 15 tienen, en 1982, una población masculina mayoritaria que va del 50,01 al 53,68 o/o. Salvo una (Sangolquí), todas son ciudades costeñas (por debajo de los 1.200 metros de altitud) y en general con altas tasas de crecimiento poblacional. Son las siguientes: Salinas, Macará, La Troncal, Naranjito, El Triunfo, Santa Rosa, Playas, Pedro Carbo, Pasaje, Huaquillas, Rosa Zárate, Machala, La Libertad y Durán. Al otro extremo, las tres únicas localidades con una proporción de hombres menor al 37 o/o son serranas, de pequeña talla demográfica y de bajos ritmos de crecimiento. Son las siguientes: Cañar, Guaranda y Otavalo.

En otros términos, esto podría significar que la preponderancia numérica de la población femenina no es en el Ecuador un fenómeno que acompaña todo proceso de urbanización sino que se ubica en ciertos espacios bastante determinados como son las ciudades más grandes y las de urbanización antigua localizadas sobre todo en la Sierra. Las localidades fruto de una urbanización más o menos reciente, cuales son las medianas de la Costa, tienen por el contrario signos de mayor masculinidad.

Esta situación parece a su vez estar precedida en el tiempo por una tendencia de la población urbana hacia un equilibrio entre hombres y mujeres. De 36 localidades para las que se dispone de información completa desde 1962 hasta 1982 (ver cuadro 5), 16 mues-

tran una evolución sostenida en este sentido; otro tanto evolucionan hacia el mismo destino pero con altibajos, y solo 4 se enrumban netamente en el sentido contrario.

Algunas hipótesis de trabajo pueden aventurarse ante estas constataciones:

- a. El desarrollo económico de las urbes convoca cada vez más igualitariamente a hombres y a mujeres.
- b. Las ocupaciones agrarias retienen cada vez menos hombres.
- c. La estructura por sexos de la población se homogeneiza cada vez más entre áreas urbanas y áreas rurales; entre pequeñas y grandes ciudades; entre localidades costeñas y serranas. Esta homogeneización demográfica puede deberse a la creciente facilidad de transporte dentro del territorio continental del país, como también a la difusión de patrones de comportamiento, a través de los modernos medios de comunicación colectiva.
- d. Esta tendencia hacia el equilibrio de sexos parece tener serias limitaciones en algunas grandes aglomeraciones (Quito, Portoviejo, Ambato y Manta) donde el avance es muy lento.

B. Importancia de la población joven (menos de 15 años)

Si hay una constatación geográfica a este respecto es la mayor proporción de jóvenes en las localidades costeñas que en las serranas (ver cuadro No. 5); en estas son rarísimas las que superan, en 1982, el 40 o/o entre los menores de 15 años; en aquellas, casi todas superan este nivel, por lo cual podría aseverarse con fundamento que mientras más antiguo y consolidado es el proceso de urbanización, mayor es el relativo "envejecimiento" de la población que las urbes abrigan. Los casos de Quito y Guayaquil podrían ser los ejemplos más ilustrativos de esta situación; ambas muestran los niveles más bajos del parámetro en cuestión: la capital de la República frente a todas las otras localidades del país, la metrópoli costeña frente al resto de localidades de la región.

Sobre la evolución de la composición por edades de la población urbana es muy claro que su tendencia generalizada es hacia el "envejecimiento" progresivo. Hay argumentos (ver cuadro No. 4 y gráfico No. 4A) para afirmar que esta tendencia es mucho más acelerada en las ciudades que en el resto del país. No está en la naturaleza de este capítulo precisar cuál es la cuota de participación, en este signo de transición demográfica nacional, de cada uno de los dos tipos básicos de dinámica geopoblacional: el crecimiento vegetativo y los movimientos migratorios.

JERARQUIA URBANA Y TIPOS DE CIUDADES EN EL ECUADOR

M. Portais y J. Rodríguez

1. Jerarquización y tipificación de ciudades ecuatorianas: algunas tentativas.

Es conocida la importancia de los estudios y análisis sobre jerarquía urbana, especialmente cuando el proceso de urbanización muestra signos evidentes de reactivación. Es el caso del Ecuador, donde surgen "familias de ciudades" relativamente cohesionadas, pese a la juventud urbanística de este país donde la población urbana apenas está alcanzando el 50% de la población total. Es interesante constatar que las ciudades crecen demográficamente debido muchas veces no a expansión de su propia base económica sino a otros factores como son las decisiones de diversos actores urbanos o del entorno rural y de los cambios socio-económicos que afectan a ambos espacios.

Así, será necesario añadir a los caracteres cuantitativos tradicionales, otros de tipo cualitativo si queremos aproximarnos a un ordenamiento de las ciudades.

Por otra parte, es conveniente dejar sentada la premisa de que las ciudades no son entes aislados, sino más bien forman parte tanto de un sistema nacional de ciudades como de subsistemas menores, como son las regiones y micro-regiones. Respecto a este tema de investigación no es mucho lo que se ha escrito en el Ecuador: más bien se han hecho interpretaciones que responden a intereses y objetivos muy puntuales. Cuando se enfrentan al trabajo de ordenar o jerarquizar un sistema urbano, nos vemos de cara a un buen número de problemas. Estas dificultades surgen también de la indefinición conceptual y de la carencia de metodologías probadas. Podríamos decir, a modo general, que existirían tres niveles de dificultades para enfrentar estudios de esta naturaleza:

- a. A nivel de entidades públicas. Algunas de ellas se han dedicado especialmente a estudios coyunturales y del corto plazo, ajenos a un contexto espacial y por lo tanto abandonando toda una experiencia acumulada hasta inicios de la presente década referente a planes de ordenamiento urbano de carácter macro.
- b. A nivel de equipos multidisciplinarios de investigadores, estén adscritos a instituciones o vinculados a empresas privadas de planes urbanos, ha habido una

tendencia a abordar estudios de casos, en una perspectiva de atomización y ausentes de un tratamiento de conjunto respecto a todo el sistema urbano nacional.

Las pugnas sectoriales y las exigencias de tipo operativo atentan contra una visión integral de la problemática y jerarquía urbanas.

c. A nivel metodológico, se carece de enfoque de carácter espacial que articule y relacione entre sí las distintas familias de ciudades. Aún es difícil superar los estereotipos dejados por una obsoleta dicotomía urbana rural; algunos consideran lo espacial como resultado de un proceso. Aunque existe una expectativa respecto al fortalecimiento de los centros urbanos intermedios, se sigue considerando a éstos como dependientes de la bicefalía Guayaquil - Quito.

Pese a las dificultades, ha habido intentos por caracterizar una red jerárquica urbana, proveniente de diversos orígenes y que responden a situaciones muy particularizadas.

1.1. Primer Intento

Un primer intento de jerarquía urbana se encuentra en un estudio ejecutado a fines de la década del 60. En aquel informe (1) se indica que al observar el perfil de la red urbana ecuatoriana se visualizaba:

- "una elevada concentración de la población urbana en la región de la Costa.
- una marcada concentración de la población urbana en dos ciudades, Guayaquil y Quito, con primacía de la primera sobre la capital del país, y
- una mayor concentración de los centros urbanos costeros alrededor del principal núcleo Guayaquil frente a la dispersión relativa de los centros serranos" (p. 77).

La hipótesis que se derivó de dicho aporte, nos indicaba que "los cambios en la estructura de la economía y más específicamente, la expansión y modificación de los sectores económicos de asiento urbano, juegan un rol determinante con respecto a los cambios a nivel ecológico demográfico" (p. 18). Es evidente que la perspectiva economicista primaba por sobre otra cualquier consideración. Se le asignaba al incipiente proceso de industrialización un papel decisivo, ya que según este enfoque, definía las pautas de concentración

(1) "El Proceso de Urbanización del Ecuador" Liliana de Riz, División de Asuntos Sociales, CEPAL, Marzo 1968.

urbana.

Ya en 1962, de las "22 ciudades con una población superior a 10.000 habitantes, 14 eran ciudades costefias y 8 serranas" (p. 22), situación que reforzaba la tendencia ya vislumbrada en 1950. Aún más, se señalaba que sólo en dos países latinoamericanos, Brasil y Ecuador", los procesos de crecimiento natural de la población y migración interna han sido más fuertes fuera de la capital que en la capital misma" (p. 35) y principalmente concentrada en la Costa, donde "los centros urbanos presentan una mayor modernización no sólo desde el punto de vista de la estructura productiva sino también desde el punto de vista del contenido socio-cultural de sus sociedades urbanas" (p. 78).

Esta primera aproximación tiene el mérito de enunciar una serie de premisas, alrededor de las cuales estudios posteriores reafirmaron de alguna manera esta visión "cepalina" del proceso de urbanización del Ecuador, lo cual sobredimensionó la importancia de la economía e industrialización provincial y urbana, que resultaba decisiva para explicar la bicefalía frente al resto. Fue un diagnóstico interpretativo que sólo utilizó las escasas fuentes de información secundarias disponibles en esta fecha.

En el informe respectivo no se incluyó mapas ni planos de ninguna naturaleza. Fue un análisis histórico económico sin perspectiva espacial.

1.2. Segundo intento de jerarquización

Cuando se publicaron algunos resultados del III Censo de Población (1974), hubo otros intentos interpretativos provenientes tanto de la perspectiva social como geo-espacial. La segunda mitad de la década pasada fue un período muy fructífero y creativo con respecto a identificar niveles jerárquicos de ciudades tanto a escala nacional como provincial. Así, en 1978, la FLACSO (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales) adelanta algunos resultados de un estudio que se publica posteriormente (2) donde se incorpora una perspectiva socio-demográfica a los análisis de jerarquía y se relievra "la importancia de las migraciones internas y su incidencia en el proceso de urbanización" (p. 25). Por primera vez, se deja establecida la hipótesis de las migraciones escalonadas y se plantea la posibilidad de que las fuertes inmigraciones a la ciudad no provenga necesariamente de las áreas rurales. Se afirmaba que se estaba "dando un proceso de urbanización acelerado y un acrecentamiento de flujos de población inter-urbanos sin que se dé un proceso de desconcentración de la actividad económica" (p. 42) El hecho más significativo lo constituía el notable crecimiento de las ciudades de más de 20.000 habitantes

(2) "El Proceso de urbanización del Ecuador -1962-1974" Juan María Carrón, FLACSO, Quito, en Revista "Ciencias Sociales", vol. IV, No. 12 - 1981.

—excepto Quito y Guayaquil— fenómeno ya observado en el período 1950-1962 y plenamente vigente para el siguiente período intercensal (1962-1974).

Cabe destacar la importancia de algunos enunciados, los cuales no han sido investigados en profundidad en estudios posteriores. Así, desde la perspectiva de la movilidad y flujos migratorios y su incidencia en la dinámica urbana, J. M. Carrón destacó que "dado que la población económicamente dependiente sigue la suerte y los desplazamientos de la población económicamente activa que la sustenta (excepto naturalmente el caso de estudiantes que se desplazan por razones de estudio y de otros grupos que se desplazan por razones extra-económicas) y, que la población económicamente activa actúa frente a diferenciales en el ingreso o en la disponibilidad de trabajo existentes en diversas áreas del país. Los desplazamientos de población deben explicarse fundamentalmente —aunque no exclusivamente— en función de modificaciones acaecidas en la *distribución espacial de puestos de trabajo* (el subrayado es nuestro). De ese modo, el estudio de los diferentes mercados de trabajo resulta particularmente útil para explicar un proceso de urbanización como el del Ecuador, donde la migración interna ha significado un componente fuerte. Por otro lado, resulta útil para conocer la función que cumplen las diversas ciudades dentro del sistema urbano y económico del país" (p. 20).

Fue importante que un cientista social vislumbrara los efectos espaciales de procesos económicos, aunque no fuera más allá del simple enunciado. Dicho aporte no jerarquizó centros urbanos ni incluyó mapas o planos sobre su distribución. Pero observó otras contradicciones que se dan en el empleo económico-espacio, pues destacó que era necesario "distinguir entre un mayor grado de concentración de la economía, en términos de producción de bienes y servicios, en ciertas áreas o centros poblados, y un mayor grado de concentración de ofertas de trabajo en otras áreas geográficas. Ambos procesos de concentración no son necesariamente coincidentes. Actividades con una alta dotación de capital, con una alta producción y productividad pueden proporcionar una oferta muy baja de puestos de trabajo" (p. 18). Es evidente que ya se vislumbraban causas y efectos espaciales en el proceso de dinamismo y jerarquía de centros poblados. Se destacó asimismo la fuerte relación urbana-rural cuando se indicó que muchas ciudades —especialmente el caso de la Costa— eran verdaderas ciudades "dormitorios" de obreros agrícolas.

1.3. Los estudios de la JUNAPLA

Simultáneamente, en la JUNAPLA (Junta Nacional de Planificación), hoy CONADE, se hicieron dos estudios referidos más concretamente a la jerarquía urbana y ambos acompañaron mapas del país

donde se indicaban los distintos niveles o funciones jerárquicas.

Jerarquía urbana de acuerdo a las actividades básicas de 21 centros.

Constituyó un estudio piloto en el país (3) del cual hemos transcrito algunos aspectos de interés. La metodología empleada estaba en la utilización de una forma de medición del llamado "empleo básico" de la población económicamente activa (4). Sobre el esquema del modelo de la "base económica", se pretendió evaluar la capacidad económica de las ciudades mayores del Ecuador.

Importante es incorporar las conclusiones de dicho estudio:

- a. Se señaló que las variables económicas más significativas existentes en cada centro urbano son diferentes de las nacionales. Muchos centros son concentradores de actividades motrices de influencia regional.
- b. El estudio hizo posible una clasificación tentativa de centros urbanos de acuerdo a las funciones productivas más representativas.
- c. En las localidades denominadas motrices, se observó un promedio de 49% de la PEA (población económicamente activa) dedicada a actividades de exportación. En estos centros existe una PEA de 597.228 trabajadores, de los cuales 243.843 se integran a labores básicas o motrices en las ramas industriales, comerciales, de construcción, transporte, finanzas y servicios a la comunidad, siendo los centros de Quito, Guayaquil, Cuenca y Ambato, los que están incluidos en esta categoría.
- d. En cuanto a las localidades que se denominaban de "tendencia económica dinámica", se detectaron cinco centros: Riobamba, Durán, La Libertad, Tulcán y Portoviejo, que concentraban una PEA de 55.097 empleados y obreros, de los cuales 23.364 trabajadores que representaban el 42% de los activos de dichos centros, se dedicaban a las diversas actividades que generan bienes y servicios para ser exportados; el

(3) JUNAPLA "Base Económica de las ciudades mayores del Ecuador" Nelson Romero S., Revista Planificación No. 9, 1977.

(4) Se llama empleo o actividades "básicas" a aquellas funciones que producen bienes y servicios para uso no local, o sea, son actividades que venden sus productos para la región o el centro... son actividades de "exportación" que dinamizan a la localidad.

(5) JUNAPLA "Atlas sobre Planificación Regional", Quito 1978, Capítulos sobre el Medio Ambiente, pp. 163 a 179.

58 % de la PEA restante se dedicaba a producir para el consumo local.

e. Un tercer grupo de 6 centros: Machala, Esmeraldas, Manta, Santo Domingo, Ibarra y Loja, consideradas como localidades de "tendencia económica equilibrada", eran ciudades que concentraban una fuerza de trabajo de 87.753 personas, de las cuales 26.000 trabajadores (30% de la PEA local) se dedicaba a actividades dinámicas, motrices o de exportación.

f. En la categoría que se denominaba como de "centros de tendencia económica retardada" se localizaron ciudades como Latacunga, Babahoyo, Milagro, Pasaje, Quevedo y Chone, donde 77.384 trabajadores, el 17%, se dedicaban a las actividades básicas y el resto, trabajaban para el consumo local.

Concluye dicho estudio señalando que "en las ciudades motrices aceleradas se necesita un empleo básico para sostener a dos trabajadores de servicios locales, mientras que en los centros dinámicos y equilibrados dicha relación es de 2,3 y 2,7 empleos no básicos. Para las localidades retardadas la relación es muy desigual, pues se necesita un empleo básico para sostener a 5,3 empleos no básicos".

En la Figura 1 se localizan los diversos tipos de centros, identificándoseles en familias de ciudades según el comportamiento de la población económicamente activa que señalaba el censo de 1974. Fue por lo tanto, un estudio de carácter estático, válido para la situación puntual de un año determinado.

Area de influencia y polarización de los Centros poblados

Un segundo estudio de la JUNAPLA fue publicado como parte de un trabajo de síntesis de la estructura del espacio ecuatoriano (5) en el cual se determinaron, por superposición de mapas, una serie de áreas homogéneas y en ellas, se identificaron las zonas polarizadas y las áreas de influencia.

Para ello, se seleccionaron 22 centros que en el año 1962 sobrepasaron los 10.000 habitantes, siendo luego actualizado de acuerdo a los datos del Censo de 1974.

Cada uno de los centros fue analizado teniendo en consideración los siguientes factores:

a. Económicos: para lo cual se utilizaron los siguientes indicadores: volumen de ventas y personal empleado en el comercio; volumen de la producción y personal ocupado en la industria y crédito otorgado por el sistema bancario nacional.

b. Servicios básicos: analizados por el número de es-

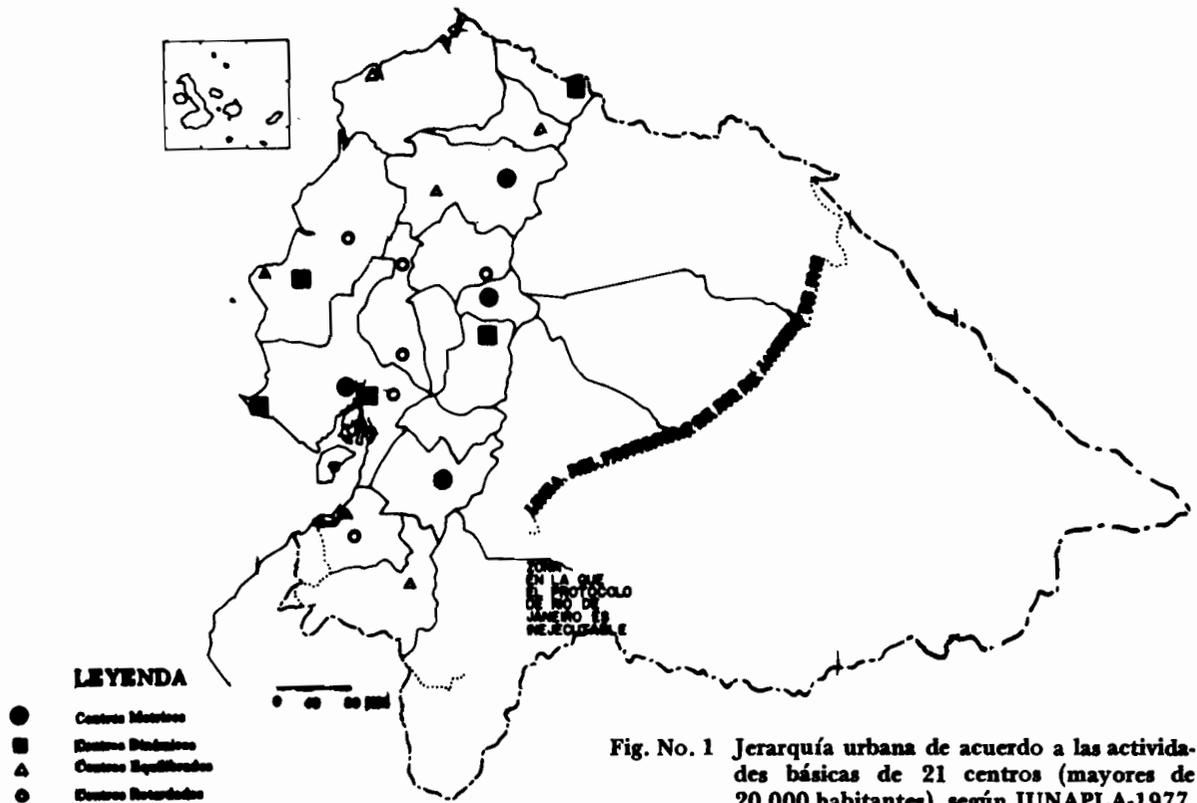


Fig. No. 1 Jerarquía urbana de acuerdo a las actividades básicas de 21 centros (mayores de 20.000 habitantes), según JUNAPLA-1977.

tudiantes de colegios y universidades; número de camas hospitalarias; número de camas en hoteles.

c. Equipamiento: analizado a través de los siguientes indicadores: número de estaciones de radio, de televisión; índices de llamadas entrantes y salientes en telecomunicaciones; población servida con agua potable y alcantarillado; y

d. Demográficos: para lo que se consideró el tamaño de la población y sus tasas de crecimiento.

Los indicadores seleccionados dentro de estos cuatro aspectos, se los relacionó con la población de los centros. En el caso de la industria y el comercio, los indicadores fueron relacionados con la población ocupada en cada una de las ramas de dicha actividad.

Para llegar a determinar las zonas polarizadas, se establecieron los índices de polaridad de cada centro, en base a los factores anteriormente mencionados; índices que permitieron determinar la jerarquía de dichos centros. El índice de la polaridad permite analizar cual de los factores considerados es el que sobresale dentro de cada uno de los centros, como se muestra en el cuadro No. 1 de la página siguiente.

La lista que hemos indicado sólo incluye 18 centros poblados, de los cuales 9 son de la Sierra y los 9 restantes de la Costa. Es evidente que no hubo —de acuerdo

a ese enfoque— un factor único que haya motivado sustancialmente la dinámica de cada ciudad. Lo demográfico seguía constituyendo un elemento clave (lo sorprendente en aquella lista es que no se incluye a Santo Domingo de los Colorados, por ejemplo) frente a la escasa relevancia de los factores de carácter económico. Es decir, persistían las motivaciones no económicas como las de mayor incidencia en el crecimiento urbano nacional.

Quito mantenía el mayor índice de polaridad entre las ciudades del país pese a que era —demográficamente— la segunda ciudad, pero la incidencia y efectos derivados de su posición política-administrativa le significaban un mayor dinamismo poblacional.

Como muchos de este tipo de estudio, se sobredimensionaron los resultados sin incluir allí las limitaciones metodológicas de ese enfoque. El objetivo fue con fines de carácter administrativo, ya que las ciudades se les seguía considerando como centros nodales de servicios. Estuvo ausente una interpretación que relaciona el dinamismo urbano con el entorno productivo de aquéllas. Fue un enfoque de síntesis. Más que un ordenamiento jerárquico se pretendió definir la función dominante de cada centro. El factor de mayor relevancia para cada una de las 18 ciudades se representaron en la figura 2.

Esta definición jerárquica y función dominante se comparó con otros indicadores, para establecer un or-

CUADRO 1

CIUDADES	INDICE DE POLARIDAD	FACTOR DE MAYOR IMPORTANCIA
Quito	2,20	demográfico
Guayaquil	2,00	demográfico
Cuenca	1,80	económico
Loja	1,50	económico
Ambato	1,40	económico
Manta	1,30	económico
Machala	1,20	económico
Latacunga	1,20	económico-servicios y equipamiento
Ibarra	1,10	servicios
Esmeraldas	1,00	servicios
Riobamba	0,90	servicios
Guaranda	0,75	servicios
Tulcán	0,75	servicios-equipamiento
Quevedo	0,65	demográfico
Babahoyo	0,65	servicios
Milagro	0,60	económico
Pasaje	0,60	servicios
Chone	0,50	demográfico

denamamiento de carácter regional para el país.

1.4. La jerarquía urbana en las regiones

Simultáneamente se abordaron estudios de esta naturaleza para dos regiones del país: una de estas experiencias correspondió al área de las provincias del Azuay, Cañar y Morona Santiago (6), donde se señaló

que la polarización hacia un centro urbano estaba en relación directa con la accesibilidad hacia el mismo. Se determinaron 7 niveles de jerarquía de centros poblados, ejerciendo la ciudad de Cuenca la primera jerarquía, como único polo de atracción. Este estudio fue importante para definir las llamadas Areas Básicas de Planificación.

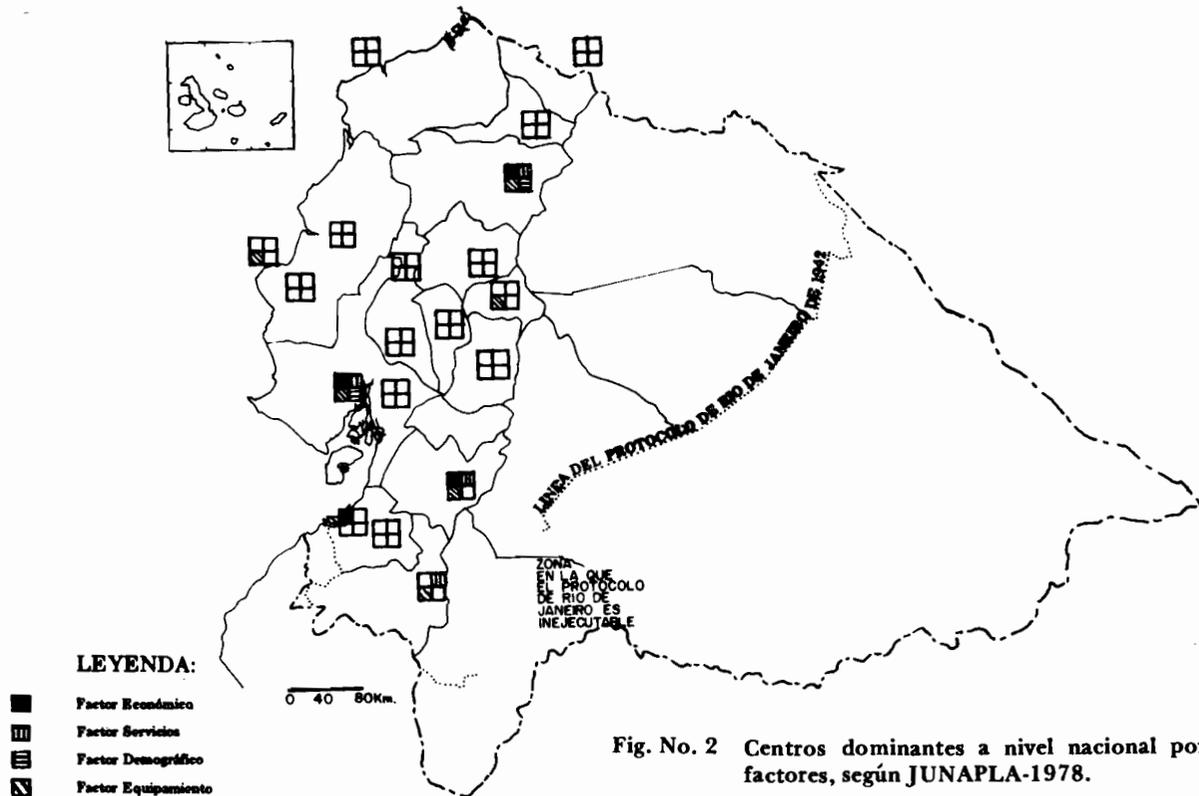


Fig. No. 2 Centros dominantes a nivel nacional por factores, según JUNAPLA-1978.

(6) "Áreas Básicas de Planificación" CREA, JUNAPLA Proyecto ECU/74/005, 1977.

Una experiencia similar sobre jerarquía urbana de carácter regional se implementó en la provincia de Manabí. Se seleccionaron 28 indicadores que correspondían a las funciones básicas de cada centro poblado. Su orden respondía al siguiente dictado:

“Función administrativa —que comprendía el tipo de cabecera político-administrativa, es decir, sede provincial, cantonal o parroquial.

Función Judicial - que abarca al número de jueces, número de registradores de la propiedad y número de notarías.

Función Educación - que tipificaba la educación primaria y universitaria solamente, no incluyéndose coeficientes de eficiencia y cobertura sectorial.

Función Salud - que comprendía tanto el tipo de establecimiento como el número de médicos, paramédicos, auxiliares y camas.

Función Financiera - medida sólo con un indicador, el número de agencias bancarias por centro poblado.

Función Mercado - que tipificaba el número de gasolineras, número de boticas y número de salas de juego-expendio de alcoholes.

Función Apoyo Agropecuario - medida en términos del número de profesionales del agro y número de cooperativas, pre-cooperativas y comuneros, para cada centro poblado.

Función recreativa-cultural - que abarca el número de cines, número de bibliotecas públicas, número de periódicos, número de abonados telefónicos, número de radio emisoras y número de camas hoteleras”. (7)

Se calculó el número de sub-funciones para cada centro y agrupándose de acuerdo a su rango, determinándose 7 categorías jerarquizadas. Para reafirmar la con-

sistencia y bondad de los niveles, se calcularon los coeficientes de correlación para cada una de ellas. La primera categoría —al igual que a nivel nacional— le correspondió a 2 centros poblados que se diferencian aún muy levemente entre ellos. “Aunque Portoviejo mantiene mejores índices en lo administrativo-cultural-salud y educación superior, Manta es más relevante como función de mercado-turístico e industrial, apoyando su calidad de centro de decisión financiera económica de la región. Su carácter portuario refuerza esta primacía y le permite ser complemento para el cordón de desarrollo delineado entre ambas ciudades. Serían las características de complementariedad, más que las de competencia las que dominan entre ambos centros” (p. 12); y así sucesivamente, se definieron las distintas categorías de centros poblados.

El mapa que se adjunta (Figura No. 3) nos muestra la ubicación de las distintas categorías jerárquicas de los centros poblados para la provincia de Manabí.

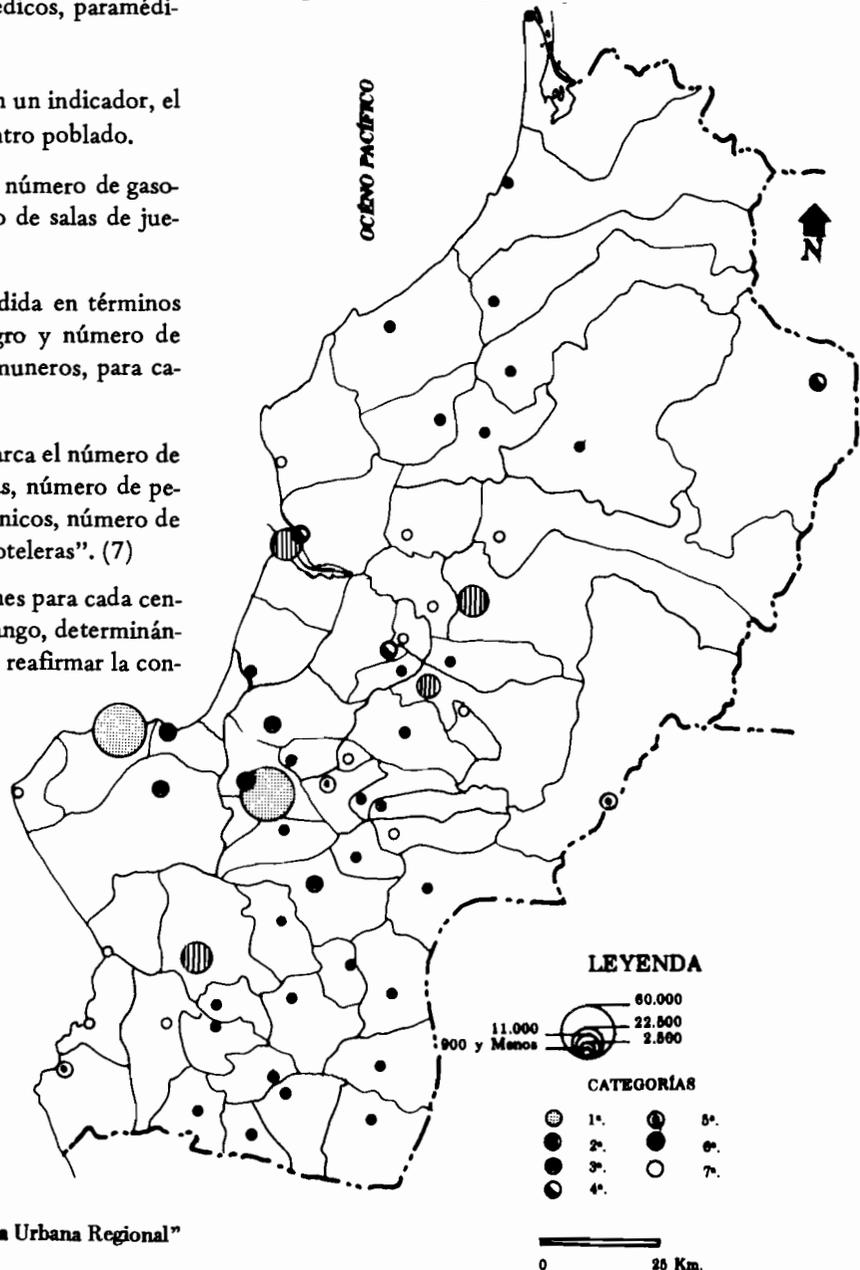


Fig. No. 3
Categorías jerárquicas de los centros poblados de Manabí, según CRM-1978.

(7) CRM José Rodríguez R, “Jerarquía Urbana Regional” Documento No. 1, 1978, p. 11.

Aunque son los 2 únicos ejemplos que se conocen, la ventaja es que estos intentos interpretativos sirvieron básicamente para definir la problemática y estrategia territorial de estas dos regiones en el país. Es decir, fueron considerados como aportes para sostener toda una visión de la estructura espacial regional. No debe extrañar este enfoque, pues en aquellos estudios participaron decisivamente geógrafos. No hubo nuevos aportes en este sentido.

1.5. Un reciente ensayo de jerarquización urbana nacional

En el Atlas del Ecuador (Edición del Banco Central, 1982) obra de síntesis y de gran difusión, se incluye una jerarquía urbana de las siguientes clases de ciudades: metrópolis (más de 800.000 hab.); centros regionales: funciones completas; centros regionales: funciones incompletas; centro regional secundario: funciones completas; centro secundario: funciones incompletas; centro local administrativo y comercial; y, centro local comercial. La ubicación de cada una de estas categorías se incluye en el mapa adjunto: (Figura No. 4).

La jerarquización allí propuesta se basaba en la experiencia acumulada de geógrafos y correspondía a una síntesis tanto de datos de carácter cuantitativo como cualitativo.

En síntesis, esta visión perspectiva de los diversos in-

tentos por jerarquizar ciudades nos ha permitido graficar el ordenamiento de centros poblados en el país considerando sólo los rangos o niveles que cada estudio en particular determinó. Así se presenta en el cuadro No. 2

Como los 3 métodos de jerarquización corresponden a estudios diferentes, con objetivos e información distinta, no es posible establecer situaciones comparativas. De acuerdo al método, cada ciudad tenía niveles diferentes, lo que demuestra que la interpretación y ordenamiento urbano que se haga tiene una alta dependencia al método que asegure la máxima bondad y objetividad en este tipo de estudios.

La diversidad de métodos atenta contra una síntesis y un ordenamiento único. Quizá sólo existen dos hechos concretos, cuyo enunciado se hizo a fines de la década de los 60, que han sido confirmados de alguna manera en los estudios más recientes:

- Mantenimiento de la bicefalía urbana Guayaquil-Quito.
- Un robustecimiento persistente de ciudades intermedias.

Es precisamente a este último grupo de ciudades del cual hay que aislar la metropolización y hacer un estudio puntual. Ya el Plan del Gobierno anterior

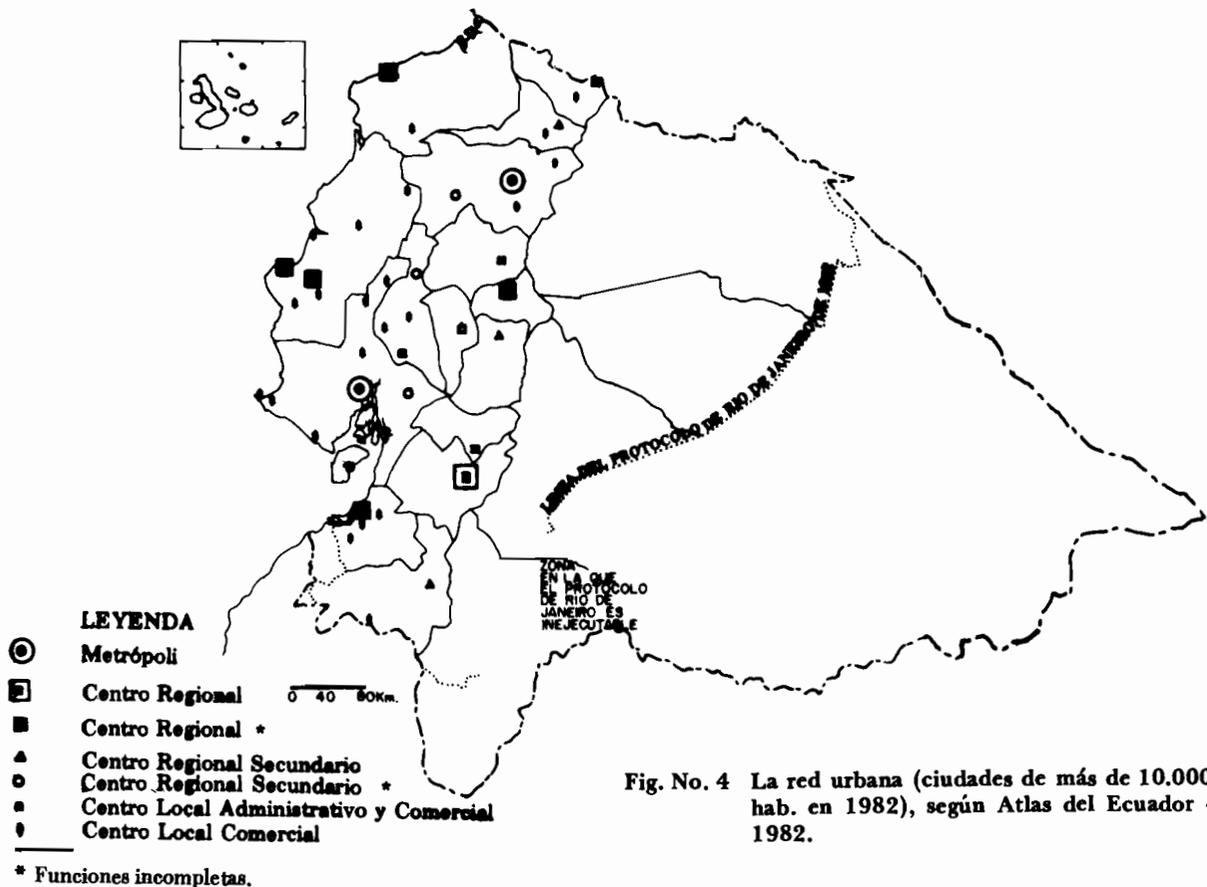


Fig. No. 4 La red urbana (ciudades de más de 10.000 hab. en 1982), según Atlas del Ecuador - 1982.

CUADRO 2

RANGOS Y ORDEN CIUDADES	BASE ECONOMICA (JUNAPLA 1977)	INDICE POLARIDAD (JUNAPLA 1978)	FUNCIONES Y POBLACION ATLAS Bco. CENTRAL 1982
Guayaquil	1	2	1
Quito	1	1	1
Ambato	1	5	3
Cuenca	1	3	2
Riobamba	2	11	4
Durán	2	0	7
Libertad	2	0	7
Tulcán	2	13	6
Portoviejo	2	10	3
Machala	3	7	3
Esmeraldas	3	9	3
Manta	3	6	3
Santo Domingo	3	0	5
Ibarra	3	9	4
Loja	3	4	4
Latacunga	4	8	6
Babahoyo	4	15	6
Milagro	4	16	5
Pasaje	4	17	7
Quevedo	4	14	5
Chone	4	18	7
Guaranda	0	12	6
Otavalo	0	0	7
Azogues	0	0	6

(1980-1984) enunciaba la importancia de las ciudades intermedias y sugería un enfoque particularizado: "Organizar y controlar el crecimiento y desarrollo relativo de los dos sistemas geográficos cuyos principales centros son Quito y Guayaquil, que tienen dinámica propia y enorme capacidad concentradora de los excedentes generados en las otras ciudades y provincias del país. . ."

"Se buscará el fortalecimiento de aquellos centros urbanos de tamaño medio. . . para lo cual se creará oportunidades de trabajo suficiente para retener la población.

Dar prioridad al desarrollo integral de 16 ciudades medias entre los 40.000 y 200.000 habitantes.

Dotar del equipamiento básico a los centros urbanos de acuerdo a su función, dimensión y área de influencias". (8).

No han sido evaluados oficialmente los propósitos de dicho Plan, pero no hubo estudios sobre jerarquía ni

(8) Plan Nacional de Desarrollo-Políticas y Estrategias para el Desarrollo Urbano - 1980.

funciones urbanas para sostener un marco técnico a los objetivos planteados.

Con los resultados del Censo de Población de 1982, han habido intentos por interpretar y graficar una jerarquía de ciudades considerando sólo variables demográficas, pero es evidente que dicho enfoque es insuficiente.

Ha habido un paulatino traslado del centro focal en los estudios de esta naturaleza: si la década del 60 se caracterizó por la interpretación económica, la siguiente década dejó entrever un enfoque socio-económico-demográfico con tibias vinculaciones a lo espacial. Sin embargo, más recientemente, se observa un predominio de los enfoques demográficos. Es evidente que los intentos provenientes de diversos campos sectoriales no han llegado a superar los tratamientos particularizados y sin conseguir una integración supra-sectorial en el estudio de jerarquías urbanas.

El actual Plan de Desarrollo consideró en sus políticas y orientaciones aspectos generales respecto al desarrollo urbano y entre los objetivos específicos señala: "reorientar con criterio social y técnico el desarrollo urbano mediante políticas, programas y proyectos

que junto con equipar las ciudades y colaborar a resolver sus principales problemas orienten e incentiven a las autoridades locales, a los habitantes de las mismas y a las empresas, a prever y evitar el agravamiento de la concentración de la población y de actividades que deterioren las condiciones de vida, los recursos naturales y el ambiente” (9), donde se aprecia una opción en abstracto, sin especificar niveles ni coberturas por tamaños de centros poblados. Es evidente que aquí priman objetivos de carácter operativo, dejando abiertas las iniciativas a quienes deseen asumirlas.

Nuestro enfoque interpretativo que se incorpora es un intento aproximativo para retomar toda una tradición de estudios de jerarquía urbana, que requiere ser constantemente reforzada.

2. Jerarquía y tipo de ciudades según un análisis plurivariable

Luego de recordar los trabajos realizados últimamente sobre este tema en el Ecuador, vamos a presentar un estudio de jerarquía urbana que tome en cuenta los principales factores considerados en los ensayos precedentes: demografía, economía, equipamiento y servicios, eso sí dando un lugar importante a los criterios de crecimiento y de dinamismo económico, a los tipos históricos de las ciudades y a la influencia relativa de ciertos actores esenciales (el sector público, la burguesía financiera, etc. . .). No intentaremos solamente clasificar en forma jerárquica las ciudades sino agruparlas, cuando sea posible, en tipos particulares, especialmente en el caso de las medianas y pequeñas ciudades.

Se completará este estudio, en el capítulo siguiente, con el de los intercambios o flujos, de la delimitación de zonas de influencia y de la atracción de las ciudades, todo lo cual tiene que ser tomado en cuenta si se quiere llegar a una visión de conjunto de la red urbana en sus relaciones con el manejo del espacio ecuatoriano.

A través de un estudio realizado en esta forma, ensayaremos destacar los factores esenciales que llevan o acompañan al movimiento general de urbanización.

2.1. Clasificación

Hemos comenzado por elaborar una matriz de datos urbanos para el conjunto de todas las cabeceras

(9) CONADE “Lineamientos generales para el Plan de Desarrollo” 1984-1988, Quito, p. 14.

(10) Consultar el anexo de este capítulo.

(11) La codificación de estos criterios, partiendo de la matriz de los datos urbanos esencialmente, está explicada en el anexo.

cantonales y las cabeceras parroquiales de más de 10.000 hab. Esta matriz constituye un conjunto de datos en bruto que pueden ser tratados de diversas maneras. (10)

De modo clásico, se puede en primer lugar intentar una clasificación de las ciudades según un orden jerárquico, dando para cada ciudad puntos de índice a cada criterio que parezca importante y luego sumándolos. Hay que tener cuidado de no tomar en cuenta sino criterios de orden, generalmente cuantitativo, por ejemplo la población total, la tasa de crecimiento, el número de camas hospitalarias, el número de radioemisoras, de abonados al télex, etc. Dando índices de 0 a 6 a 17 criterios tomados en cuenta, hemos establecido un orden de las ciudades ecuatorianas que indica cierta jerarquía urbana. Los criterios tomados en cuenta fueron de cuatro tipos:

- a. Para los datos demográficos:
 - la población urbana total en 1982
 - la tasa de crecimiento intercensal 74-82
- b. Para los criterios de “mando” (papel de los actores):
 - el rango administrativo
 - el número de funcionarios de rango superior
 - el número de jueces, alguaciles y notarios
 - el número de títulos de periódicos diarios impresos en cada ciudad y de las estaciones de radio
 - el nivel de equipamiento bancario, privado y público, y la población activa empleada en estos establecimientos
 - el número de abonados al télex.
- c. Para los criterios de equipamiento (sociales, de educación y de transporte):
 - el rango en el sistema de salud pública
 - el número de camas hospitalarias
 - el rango universitario
 - el número de alumnos escolarizados en el ciclo “diversificado”
 - el sitio vial de la ciudad (número de carreteras asfaltadas que convergen a ella),
 - el servicio aéreo
- d. En fin, un criterio de dinamismo económico:
 - el crecimiento del número de empleados en los establecimientos financieros (públicos y privados) entre 1974 y 1982 (11)

Procediendo de esta manera, se llega a la clasificación que figura aquí abajo, la que permite descubrir las primeras tendencias esenciales, los primeros umbrales.

1 - Quito	102 puntos
2 - Guayaquil	101 ”
3 - Cuenca	84 ”
4 - Portoviejo	79 ”

5 - Machala	72	Puntos
6 - Loja	71	"
7 - Ambato	70	"
8 - Manta	67	"
8 - Riobamba	67	"
10 - Esmeraldas	63	"
11 - Sto. Domingo de los Colorados	58	"
12 - Quevedo	52	"
13 - Ibarra	51	"
14 - Babahoyo	50	"
15 - Latacunga	47	"
16 - Milagro	42	"
17 - Azogues	41	"
18 - Tulcán	40	"
18 - Guaranda	40	"
20 - Chone	39	"
21 - Jipijapa	35	"
22 - Puyo	33	"
23 - Sta. Rosa	30	"
24 - Pasaje	28	"
24 - Bahía de Caraquez	28	"
24 - Cayambe	28	"
24 - Sangolquí	28	"
24 - El Empalme	28	"
29 - Otavalo	26	"
29 - Daule	26	"
29 - Salinas	26	"
29 - Tena	26	"
33 - El Carmen	25	"
33 - Balzar	25	"
33 - Macas	25	"

vienen después 16 ciudades entre 20 y 24 puntos: Atuntaqui, Alausí, Machachi, Cañar, Cariamanga, Quinindé, Calceta, Montecristi, Ventanas, Vinces, Lago Agrio, Naranjal, Naranjito, Arenillas, Santa Elena, Huaquillas.

12 ciudades entre 15 y 19 puntos:

San Gabriel, Salcedo, Baños, Gualaceo, Macará, Rocafuerte, Santa Ana, Piñas, Zaruma, Coca, Sucúa, Zamora.

Las demás ciudades, con menos de 15 puntos, tienen un muy débil carácter urbano.

2.2. Tratamiento gráfico "objetivo"

Para agrupar a estas ciudades, no solamente en función de sus equipamientos, de su rango o de su dinamismo, sino también en función de características propias, hemos añadido a los diversos criterios tomados en cuenta para esta clasificación, varios otros de carácter complementario o más cualitativo.

Así han sido añadidas las tasas de crecimiento en los períodos intercensales anteriores (50-62 y 62-74), la PEA (población económicamente activa) pertenecien-

te al sector primario (agricultura, pesca, silvicultura) y la perteneciente al sector secundario (artesanos, obreros, empleados de manufacturas, etc. . .); en fin, un criterio histórico, que es la fecha de cantonización de la ciudad.

Partiendo de la matriz global así comprobada, se confeccionó sobre ordenador una matriz "visual" cuyo funcionamiento y modo de clasificación están explicados en el anexo. El tratamiento realizado de manera totalmente "objetiva", sin tener en cuenta ciudades o criterios, ha dado por resultado los agrupamientos de ciudades que presentan un perfil cercano a un máximo de características comunes (ver fig. 5)

En lo que se refiere a la cumbre de la jerarquía, prácticamente no hay diferencia entre el tratamiento "por puntos" de que acabamos de hablar, y el tratamiento por matriz:

— En la cumbre de la jerarquía, las dos columnas sobre las que descansa toda la red urbana, la organización del espacio ecuatoriano, y en cierta forma la economía.

— A continuación, un grupo de ocho ciudades: Cuenca (que en vista de ciertos rasgos hace de vínculo entre las dos anteriores y las siguientes), Portoviejo, Machala, Loja, Ambato, Esmeraldas y Riobamba. No hay sorpresas. Excepto Manta, todas son capitales provinciales que tienen un fuerte dinamismo o, en el caso de Riobamba, viven todavía de un "patrimonio histórico" importante. Se encuentran en esta categoría ciudades que son sede de organismos regionales de desarrollo (CREA, CRM, PREDESUR). Se trata de verdaderos polos urbanos regionales sobre los que puede reposar una política de descentralización y de búsqueda de equilibrio del espacio nacional.

Mencionemos especialmente la pareja Portoviejo-Manta. Estas dos ciudades, distantes menos de 40 kms, con equipamientos complementarios, forman con Cuenca-Azogues, uno de los dos conjuntos urbanos en los que deberían aplicarse con prioridad la política de desarrollo industrial, universitario y de servicios en general. Su posición, a los dos extremos de un rombo cuya diagonal Quito-Guayaquil forma el eje mayor, es particularmente favorable a una política voluntaria de reequilibrio del espacio nacional.

Machala, con sus satélites, El Guabo, Pasaje y Santa Rosa, constituye un polo de dinamismo real, que puede ser reforzado más todavía por la apertura de la moderna carretera que lo una a Cuenca.

Ambato, Loja y Esmeraldas tienen un papel más limitado. La primera conserva un dinamismo real en cuanto a la calidad de iniciativa de sus actores urbanos, al que debe su posición de verdadero mercado mayorista

carril que la unía a Chone; de Vinces, apodada el "París chiquito" y que en la actualidad se encuentra fuera de la red vial primaria; de Jipijapa en fin, antigua capital del café, cuyas magníficas casas de la plaza central evocaban, hasta la reciente destrucción de muchas de ellas, una cierta gloria del pasado, cuando la ciudad tenía un periódico diario. Algunas no son más que satélites de grandes ciudades, como Machachi, Sangolquí, Cayambe, Santa Rosa, Montecristi o Atuntaqui. Huaquillas es ante todo un puesto fronterizo; Salinas, una estación balnearia; pero el conjunto urbano que forma con Santa Elena y la Libertad, debería merecerles un rango de jerarquía urbana. Varias otras ciudades de esta categoría son centros aislados que sirven a una vasta área geográfica. A este título, disponen de equipamientos administrativos y sociales que les dan este rango. Es el caso de varios centros de la Región Amazónica: Tena, Zamora, Macas, Coca, Lago Agrio, y Alamor en la provincia de Loja.

En su conjunto, son pues ciudades que se han vinculado a una época, a un "auge" o a la exportación de un producto (ferrocarril, turismo, frontera, exportación del oro, del café, del cacao, del petróleo, etc.), ciudades que en su mayor parte podrían ser calificadas de "coyunturales". Sus funciones están ligadas a un lugar o a un producto más que a un verdadero conjunto regional. Solamente Chone constituye una verdadera excepción.

Un 5to. grupo reúne 24 ciudades que se distinguen del anterior esencialmente por su carácter rural. Se podría calificarlas de "ciudades agrarias" pues, en su mayoría, más del 20% de su población económicamente activa (PEA) vive de la agricultura o del sector primario en general. Son ciudades de fuerte crecimiento cuyo carácter urbano se refuerza poco a poco. Su localización es significativa (fig. 9): 20 de estas ciudades están situadas en la región de la Costa: El Empalme, Daule, Pasaje, Ventanas, Balzar, Quinindé, Naranjito, Naranjal, El Carmen, Samborondón, El Guabo, San Lorenzo, Paján, Santa Ana, Rocafuerte, Arenillas, a las que hemos añadido El Triunfo, La Troncal, Pedro Carbo y Buena Fe, que sin ser cabeceras cantonales en la época del censo de 1982, no han podido ser tomadas en cuenta en el tratamiento de matrices, pero cuyas características corresponden a este grupo. Una sola se encuentra en la Sierra, Cañar, y tres en la Región amazónica, Macas, Sucúa y Yantzaza. Son pues ciudades típicas de servicios para el medio rural, vinculadas principalmente al desarrollo de la agricultura de exportación de la Costa y cuyo crecimiento urbano se realiza generalmente a lo largo de una carretera (tipo El Carmen) o de un cruce de carreteras (tipo El Empalme).

Un 6to. grupo de 19 ciudades (Gualaceo, Guano, Sigsig, Cotacachi, Pelileo, Catamayo, Pueblo Viejo, Girón, Pujilí, San Miguel, Yaguachi, Celica, Píllaro,

Chimbo, San Gabriel, Baños, Salcedo y Piñas), que se distinguen de las anteriores no por su importancia demográfica sino por otras características. 17 de estas ciudades están en la Sierra. Se trata de pequeñas ciudades antiguas, de fuerte tradición colonial. Su población tiene un carácter urbano más acentuado que las anteriores (artesanos, comerciantes, pocos agricultores) pero su dinamismo es muy débil y su crecimiento muy limitado.

Un 7mo. grupo reúne 13 ciudades, de baja población. Una proporción importante de su población activa es empleada en el sector primario y sus equipamientos urbanos se limitan a los que les valen su rango cantonal. Se pueden añadir a este grupo 20 cabeceras cantonales que, teniendo menos de 2500 habitantes, no han sido tomadas en cuenta en nuestro tratamiento de matrices, es decir un grupo de 33 pequeños centros en total.

2.3. Tratamiento gráfico según criterio histórico.

Se ha realizado otra clasificación de las ciudades del Ecuador (Fig. 6) teniendo en cuenta, en primer lugar, un *criterio histórico*: la fecha de "cantonización". Pueden distinguirse las categorías o grupos de ciudades siguientes:

- 1) Las ciudades antiguas, bien equipadas y con servicios muy diversificados: Quito, Guayaquil, Cuenca, Machala, Ambato, Protoviejo, Esmeraldas, Riobamba y Loja.
- 2) Las ciudades antiguas de segundo orden en cuanto a los equipamientos y servicios: Ibarra, Babahoyo, Latacunga, Tulcán, Azogues, Guaranda, Jipijapa, Otavalo y Bahía.
- 3) Las ciudades antiguas de bajos servicios urbanos: Zaruma, Vinces, Macas, Tena, Santa Elena, Alausí, Guano, Gualaceo; Montecristi, Cayambe y Daule.
- 4) Las ciudades cuya cantonización data de la segunda mitad del siglo XIX: Santa Rosa, Machachi, Cañar, Rocafuerte, Sigsig, Cotacachi, Pelileo, Pueblo Viejo, Girón, Pujilí, San Miguel, Yaguachi, Celica, Píllaro, Chimbo, y Carimanga. Es curioso que todas las ciudades que han accedido al rango de cantones en esa época son ciudades de crecimiento mediano, poco dinámicas y de débil carácter urbano.
- 5) Las ciudades importantes cantonizadas entre 1900 y 1950, Manta, Quevedo, Milagro, Chone, todas de la Costa y con alto crecimiento.
- 6) Las demás ciudades cantonizadas entre 1900 y 1950, en número de 19, generalmente poco dinámicas.

	GRUPO I	GRUPO II	GRUPO III	GRUPO IV	GRUPO V
QUITO	1				
GUAYAQUIL	1				
CUENCA		1			
MACCHALA			1		
AMBATO				1	
ESMERALDAS					1
RIOBAMBA					
LOJA					
PORTOVIEJO					
BARRA					
BABAHYOY					
LATACINGA					
TULCAN					
AZOGUES					
GUARANANDA					
JIPIJAPA					
OTAVALO					
BAHIA					
ZARUMA					
VINCES					
MACAS					
TENA					
STA. ELENA					
IOA					
ALAUZI					
GUANO					
GUALACEO					
MONTECRISTI					
CAYAMBE					
DAULE					
SANTA ROSA					
MACCHACHI					
SANTA ANA					
CANAR					
ROCAFUERTE					
SIGSIG					
CATACCHA					
COTACACHI					
PELILEO					
PUEBLOVIEJO					
GIRON					
PUJILI					
SAN MIGUEL					
YAGUACHI					
CELEDA					
PILLARO					
CHIMBO					
CARTAMANGA					
MANTA					
QUEVEDO					
MILAGRO					
CHONE					
SANGOLQUI					
BALZAR					
CALCETA					
SALINAS					
PASAJE					
ATUNTAQUI					
SALCEDO					
MACARA					
BANDS					
PINAS					
ALAMOR					
SUCRE					
VALDEZ					
CATARAMA					
EL ANGEL					
BIBLIAN					
CHUNCHI					
SAN GABRIEL					
SAQUISILI					
STO DOMINGO					
PUYO					
NEUEVA LOJA					
ZAMORA					
COCA					
HUAQUILLAS					
QUININDE					
PORTOVELO					
CATAMAYO					
PAJAN					
JUNIN					
YANTZAZA					
EL GUARO					
SAN LORENZO					
ARENILLAS					
GUALAGUITZA					
MUISNE					
EL SALITRE					
SAMBORONDON					
NARANJAL					
EL CARMEN					
NARANJITO					
VENTANAS					
SUCUA					
EL EMPALME					
PINANPIRO					

- Las ciudades que han accedido al rango de cantones desde 1950, con fuerte crecimiento: Santo Domingo, Puyo, Lago Agrio, Zamora, Coca, Huaquillas, Quinindé - ciudades típicas de frentes pioneros, estudiadas en el capítulo 8 del presente volumen.
- En fin, otras 19 ciudades recientes que han conservado una importante población activa en el sector primario.

Esta clasificación "histórica" ha aportado poco a nuestra investigación. En todo caso demuestra que la historia constituye un factor importante de diferenciación de las ciudades ecuatorianas, pero queda como un criterio insuficiente para darse cuenta de la variedad de las situaciones. Muchos criterios tienen que superponerse para permitir una clasificación correcta.

2.4. Tratamiento gráfico según los actores financieros

Se ha realizado una última clasificación por matrices tomando como primer factor un criterio vinculado a una categoría de actores urbanos que nos parece esencial: la de los *actores financieros*, públicos o privados. En efecto, el papel de la decisión financiera se ha puesto en evidencia desde hace mucho tiempo en el desarrollo de los procesos urbanos (12).

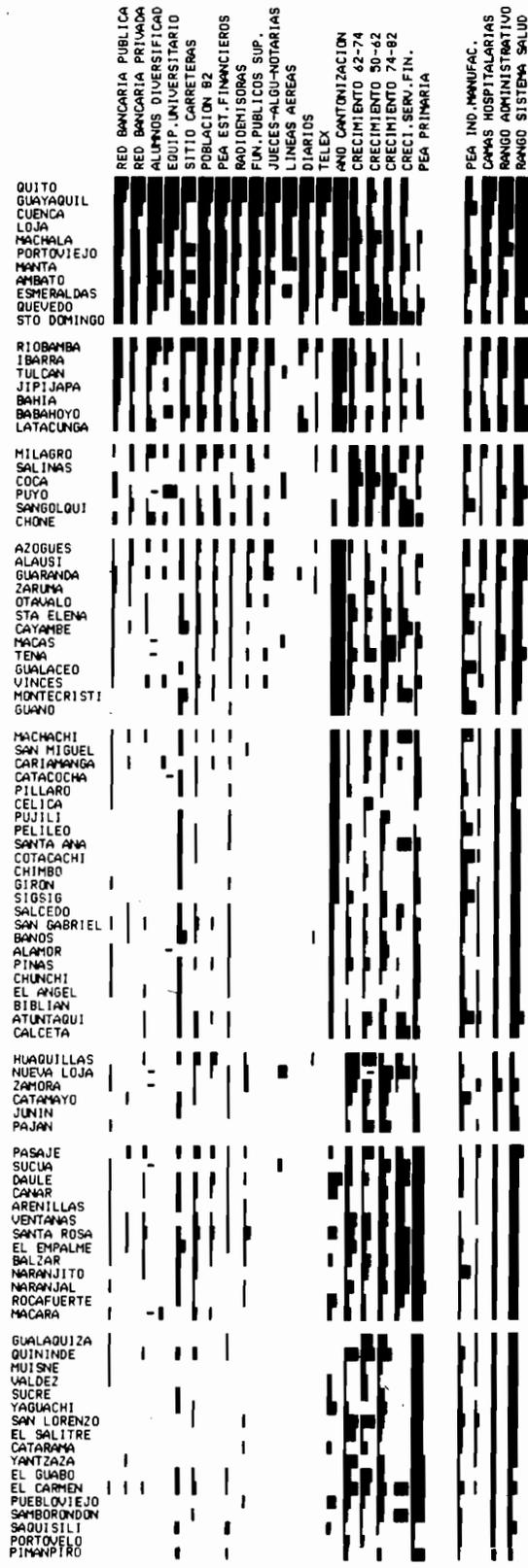
La clasificación que resulta de allí (fig. 7) modifica en algunos puntos de detalle muy significativos, la primera clasificación. La jerarquía así obtenida clasifica, por supuesto, a Quito y Guayaquil en el primer grupo. En un segundo grupo entran 10 ciudades en vez de 8: Santo Domingo y Quevedo constan en este grupo, lo que nos parece muy importante.

Esta nueva clasificación nos permite percibir una cierta potencialidad de desarrollo de las ciudades. Una ciudad de una clase superior en materia de "decisión financiera" tendrá en efecto, una oportunidad mucho más grande de que se inviertan en el mismo lugar los capitales reunidos a nivel regional que una ciudad sin poder de decisión financiera. El papel de esta última consiste la mayor parte de las veces en servir de simple intermediario en el paso de los capitales de la periferia hacia el centro.

La reclasificación de Santo Domingo y de Quevedo son prueba del potencial económico de la región. En una menor proporción, Bahía y Jipijapa se encuentran

Fig. No. 6
Tratamiento gráfico de las ciudades del Ecuador, según criterio histórico como factor principal.

(12) En los trabajos de J. Labasse especialmente.



tran también reclasificadas lo que corresponde a una renovación económica comprobada a su nivel en los últimos años (inversiones en el turismo y en la piscicultura, para Bahía).

Al contrario, algunas ciudades se ven desclasificadas, como es el caso de Milagro, Azogues, Guaranda, Santa Rosa, Zamora, Atuntaqui, Calceta y Lago Agrio. Excepto esta última y Guaranda, todas estas ciudades son efectivamente "satélites" de un centro más importante, generalmente muy próximo, que se conduce como centro de decisión: Guayaquil para Milagro, Cuenca para Azogues, Machala para Santa Rosa, Loja para Zamora, Ibarra para Atuntaqui y Chone para Calceta.

Este factor de decisión financiera corresponde muy bien a un dato esencial del funcionamiento moderno de la red urbana.

El tratamiento por matriz visual nos permite, por otra parte, deducir los otros criterios que tienen una buena correlación con la jerarquía urbana: a más del nivel de la *red bancaria*, tanto pública como privada, son el número de abonados al télex y la existencia de periódicos diarios. Esto es muy significativo en cuanto a las capacidades de comunicación de los centros urbanos. *Manejo de la información y manejo de los capitales, son elementos esenciales del dinamismo urbano.* Aunque no es nuestro propósito, añadamos que encontraremos estas mismas correlaciones en todo estudio similar que se refiera a todo país más sometido al sistema capitalista que a una planificación de tipo totalitario de cualquier género.

2.5. Sector público-Sector Privado

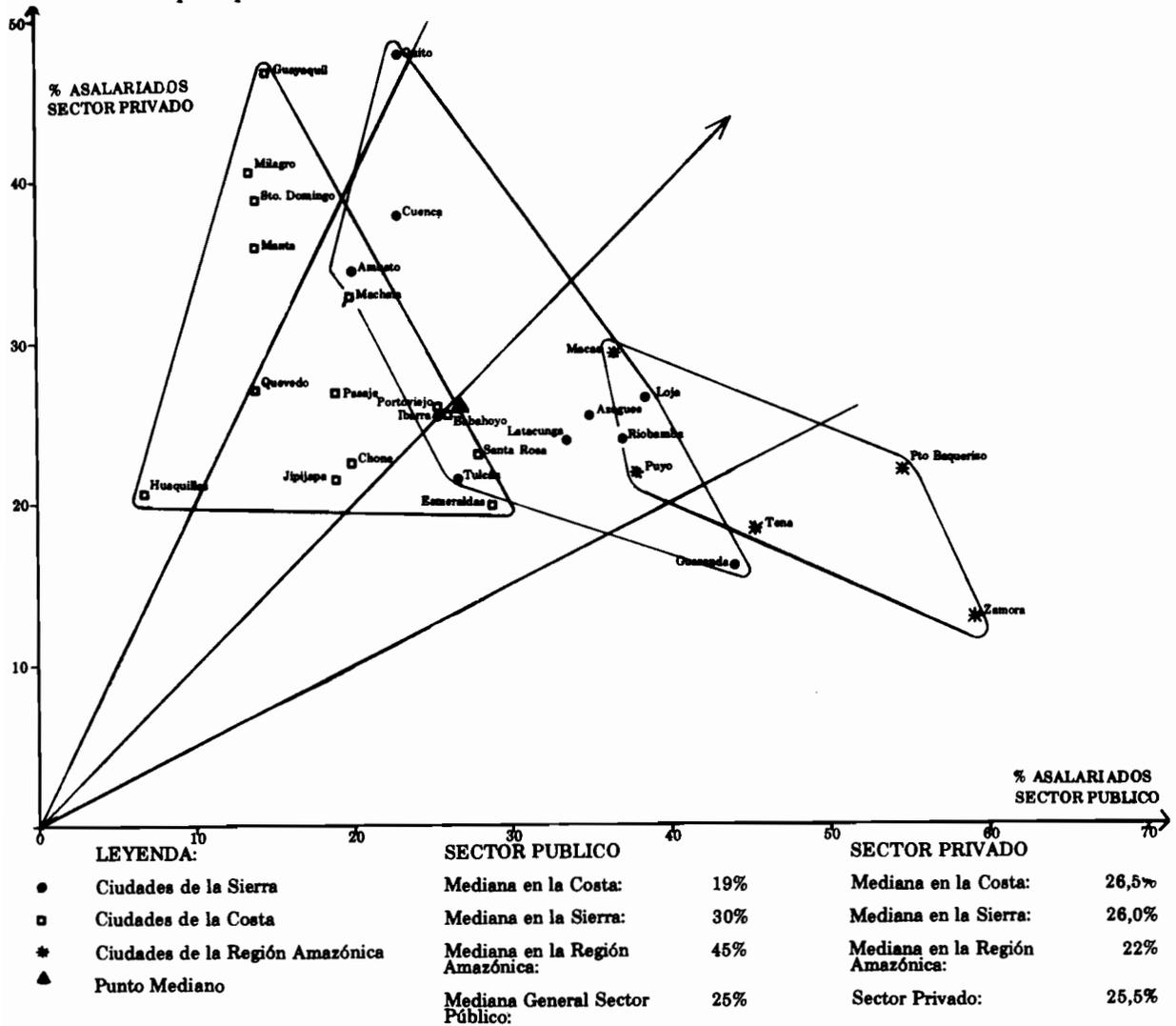
La perspectiva general de nuestro estudio, que da preferencia al papel de los actores, nos lleva a buscar en la constitución de la red urbana la respectiva importancia del sector público y del sector privado.

Para que ésta comparación sea más clara, la hemos sacado del tratamiento por matrices y la hemos estudiado en forma gráfica. La figura No. 8, realizada con éste propósito, representa la distribución de las capitales provinciales y de las ciudades de más de 20.000 habitantes, o sea 29 ciudades, en función de la importancia (porcentaje de la PEA) de los asalariados del sector público, comparada con la de los del sector privado.

— El gráfico muestra claramente la baja representatividad del sector público en las ciudades de la Costa. 10 de

Fig. No. 7
Tratamiento gráfico de las ciudades del Ecuador, según actores financieros como factor principal.

Fig. No. 8 Peso relativo del Sector Público y del Sector Privado (asalariados) en las capitales provinciales y principales ciudades del Ecuador.



las 11 ciudades, cuyo asalariado del sector público representa el 20% o menos de su PEA, son efectivamente ciudades de la Costa. La undécima, Ambato, tiene exactamente 20%. Cinco de estas grandes ciudades costeñas (Guayaquil, Manta, Milagro, Santo Domingo, Quevedo y Huaquillas) tienen menos del 15% de su PEA dentro del sector público. Al contrario, sobre 10 ciudades que tienen el 30% o más de su PEA en el sector público, se encuentran 5 ciudades de la Sierra y las 5 capitales provinciales de la región amazónica y de Galápagos. En esta forma se ve claramente que un factor esencial del dinamismo urbano de las capitales provinciales de la Región Amazónica, está constituido por su función administrativa, que en gran parte es militar.

En la Sierra, Loja, Riobamba, Latacunga y Azogues tienen entre 35 y 40% de su PEA en el sector público; Guaranda alcanza el 44%. Estas cifras confirman el carácter netamente artificial, una especie de "terciarización pública", del fuerte crecimiento de una ciudad como Loja, relacionado con el reciente desarrollo de los servicios del Estado (cf. cap. 6).

— En lo que toca a los asalariados del *sector privado*, la diferenciación ya no es regional, entre Sierra y Costa, sino entre grandes ciudades dinámicas por una parte y pequeñas ciudades menos productivas por otra. Quito y Guayaquil ocupan claramente la cabeza con 48 y 47%, antes de Milagro (40,5%), Santo Domingo (39%), Cuenca (38%) y Manta (36%). Ambato (34%) y Machala (33%) se les añaden para formar el grupo de las ciudades que tienen más de un tercio de su población activa que trabaja en el sector privado.

Al contrario, Guaranda, Zamora y Tena están por debajo del 20%.

Sobre 29 ciudades, 18 tienen entre 20 y 30% de su población activa asalariada en el sector privado. Es, por lo tanto, el caso de la mayoría de las ciudades medianas de la Sierra y de la Costa.

— Del conjunto de estas cifras que se refieren a los asalariados, se deduce una última característica: las ciudades de la Costa tienen, en su mayoría, una población de *trabajadores privados*, pero también de de-

empleados o de ocupados en "pequeños oficios", más importante que la de la Sierra.

La figura No. 8 indica la repartición geográfica de las ciudades en función de la relación asalariados públicos/asalariados privados. Para 14 ciudades, la relación es superior a 1 y para 14 inferior a 1. Se encuentran en la segunda categoría todas las ciudades dinámicas del país, productoras de riqueza y cuyos actores locales son los motores esenciales del desarrollo. En la primera se encuentran las ciudades en el límite de los frentes pioneros donde la actividad productora es minera (petróleo) o agro-silvo-pastoral, regiones donde las actividades urbanas, administrativas en especial, acompañan al desarrollo. Se encuentran también en esta categoría muchas ciudades coloniales de la Sierra para las que el crecimiento del sector público, a partir de la era petrolera, ha sido la ocasión para un nuevo impulso demográfico y para un crecimiento que sigue siendo en gran parte ficticio, en el sentido de que está fuera de su control.

2.6. Dinamismo de la red urbana

Esta relación sector público/sector privado, es pues un elemento importante para juzgar del dinamismo de la red urbana. Se añade a dos criterios que ya habíamos identificado en relación con el manejo de la información y con el manejo de los movimientos de capitales.

Las ciudades que más experimentan un desarrollo real, y no un simple crecimiento demográfico o un desarrollo demasiado artificial y basado en la hipertrofia del sector público, son en verdad las ciudades que poseen una fuerte actividad ligada a la iniciativa de sus propios actores. Aparte de Quito y Guayaquil, estas ciudades son Cuenca, Machala, Ambato, Santo Domingo de los Colorados y finalmente con la condición de asociarlas estrechamente la pareja Portoviejo-Manta.

Hemos podido observar un hecho que contradice a la idea que fue formulada en cierta época, de que la industria era el factor esencial del dinamismo urbano. En nuestro tratamiento por matrices, el criterio "PEA empleado en la industria, manufacturas, transformación", no aparece jamás como un factor determinante de clasificación de las ciudades. Es un factor de acompañamiento. El desarrollo industrial interviene generalmente allí donde los actores son autónomos, manejan el crédito y la información. La localización industrial es debida a menudo a criterios geográficos como la localización de los centros de consumo, de la mano de obra, de la materia prima, de los abastecimientos o de las facilidades de exportaciones portuarias. La ciudad crea más la industria que la industria la ciudad.

Otavalo ha tenido una tradición industrial tan grande sino mayor que Ambato; ésta se ha desarrollado y no Otavalo. Cuenca tuvo un fuerte desarrollo comercial antes de tener un fuerte desarrollo industrial. Podrían multiplicarse los ejemplos. El desarrollo industrial es la feliz consecuencia de un dinamismo que saca su fuerza de otros centros de decisión, muchas veces externos a la ciudad.

2.7. Sistemas regionales.

¿A través de este estudio de la red urbana ecuatoriana, de las jerarquías y de las familias de ciudades que hemos podido identificar, vemos destacarse sistemas o subsistemas regionales? Es el estudio de los intercambios y de las zonas de influencia, objeto del capítulo siguiente, que nos permitirá responder a esta pregunta. Sin embargo, con el simple examen del mapa sintético de la red urbana (fig. 9) y a la luz de lo que acabamos de decir sobre los resultados del análisis por matrices, podemos ya formular un número de observaciones sobre el tejido del espacio ecuatoriano:

A — Existen, muy claramente individualizados, algunos "conjuntos urbanos" que agrupan ciudades vecinas en sistemas que el desarrollo de las comunicaciones unifican más todavía. El de Quito se extiende desde Cayambe a Machachi y engloba prácticamente todo el sistema urbano de la parte serrana de la provincia de Pichincha. El de Guayaquil comprende Durán que por cierto ha llegado a ser un barrio del gran puerto, Milagro y todas las "agro-ciudades" situadas en un radio de 50 kms. y Babahoyo que, pese a su rango de capital provincial, ha venido a ser una ciudad satélite de Guayaquil.

Dos sistemas, el de Manta-Portoviejo, con sus pequeñas ciudades satélites, y el de Cuenca-Gualaceo-Azogues-Biblián, forman polos de equilibrio ante la bicefalía Quito-Guayaquil. Como hemos anotado, una verdadera política de manejo del espacio nacional, debería favorecer el desarrollo de estos polos. Al considerar la mediocridad de la oferta vial del que padecen estos sistemas urbanos y el problema siempre dramático del abastecimiento de agua para Manta, parece que no se ha tomado ese camino recomendado. La decadencia actual del gran puerto de Manabí así lo demuestra. Acaso se está dejando pasar así una oportunidad excepcional.

Dos otros conjuntos urbanos pueden también, pero en menor medida, pretender este papel de equilibrio: Machala-Puerto Bolívar, incluyendo Pasaje, El Guabo, Santa Rosa; y Ambato-Latacunga, con su conjunto de cabeceras cantonales vecinas. En este último caso, las excelentes comunicaciones internas de este conjunto y las fuertes densidades de población que las unen, contribuyen a facilitar la difusión de cierta vida urbana en el medio rural. Pasa lo mismo, en cierta me-

Fig. No. 9 La Red Urbana Ecuatoriana: Jerarquía de las ciudades

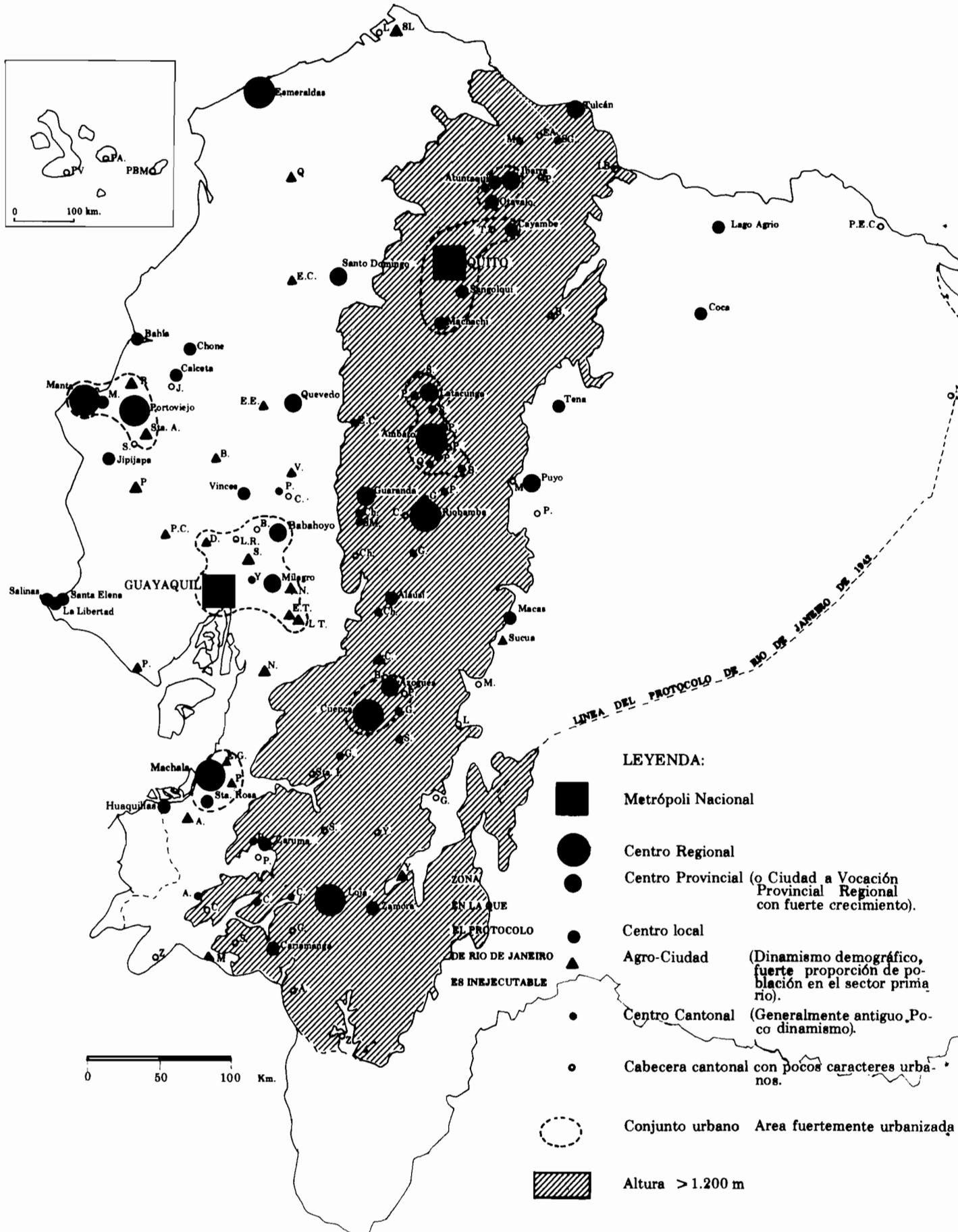
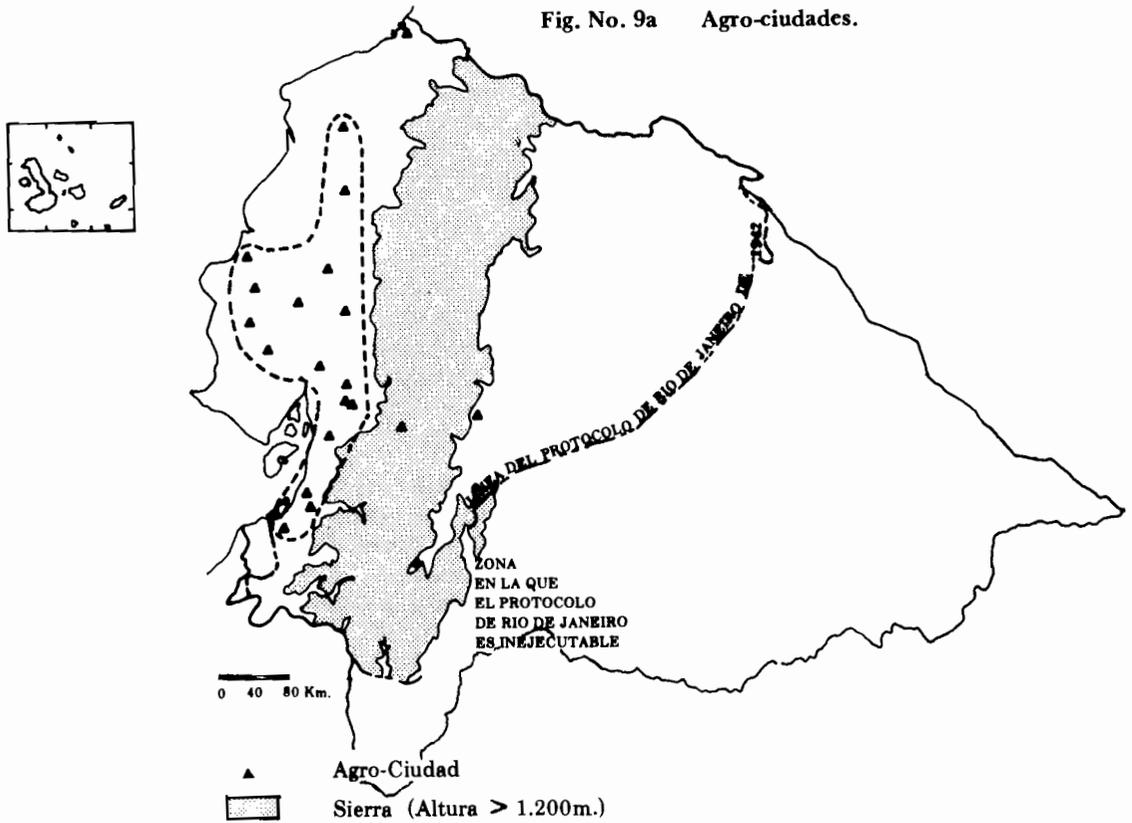


Fig. No. 9a Agro-ciudades.



dida, en el conjunto Ibarra-Atuntaqui-Cotacachi-Otavalo. Mencionemos en fin el conjunto urbano formado por Santa Elena, La Libertad, Salinas, que constituye cada vez más una sola aglomeración de más de 70.000 habitantes.

B – En el conjunto del territorio nacional, existe una distribución bastante notable de los centros urbanos secundarios. A excepción de la parte selvática de la Región Amazónica y del Nor-Occidente (Norte de Manabí y Esmeraldas), prácticamente ninguna zona habitada se encuentra alejada de más de 40 kms de una pequeña ciudad.

Estas ciudades pequeñas representan realidades muy diferentes en la Costa y en la Sierra, como lo veremos en los capítulos 6 y 7. Anotemos simplemente la preponderancia de las “agro-ciudades” de fuerte crecimiento en la Costa y de los pequeños centros urbanos antiguos medio adormecidos pero que disponen a menudo de equipamientos y de servicios más satisfactorios en la Sierra. En la Región Amazónica, estos centros están en estado de nacimiento la mayor parte de las veces, y serán estudiados en el capítulo 8.

ANEXO

Método de procesamiento de la matriz urbana

Para tratar la matriz urbana, y agrupar las ciudades ecuatorianas, por una parte jerárquicamente y por otra en "*familias*" de ciudades, nos ha parecido que el mejor método era el de la matriz visual, llamada "Matriz Bertin". Objeto de un programa informático aplicado en el Instituto de geografía de la Universidad de Rouen y que hemos aplicado en el Laboratorio de Geografía de la Escuela de Altos Estudios de Ciencias Sociales de París, con la ayuda de Madame Bonin, este método nos ha parecido el más adecuado principalmente, teniendo en cuenta el reducido número de las ciudades por estudiar (menos de 100) y de los caracteres escogidos (23).

Se trata de un procedimiento informático-gráfico que permite permutar a la vez las líneas y las columnas de un cuadro de doble entrada (matriz). En este cuadro, los datos numéricos cuantificados son reemplazados por datos visuales: caracteres de espesor variable, del blanco al carácter negro más ancho, que representa clases de valor de 0 a 6 (7 clases máximo).

El trabajo de clasificación de la matriz consiste en diagonalizar los datos gráficos de manera que reagrupen

conjuntos de ciudades que tengan caracteres comunes.

En la práctica, se comienza por seleccionar un carácter que se supone importante; se coloca en la primera columna y se clasifican las ciudades (líneas) de negro a blanco, en función de dicho carácter. Se acerca después a esta columna, todas las columnas-caracteres que tengan un perfil que indique una correlación con la misma. Se obtiene una primera diagonalización, correspondiente a un primer sistema explicativo que se perfecciona reclasificando las líneas, ciudades, las unas con relación a las otras. Se busca luego un segundo sistema y así sucesivamente. El resultado buscado consiste en aumentar y homogenizar las manchas oscuras y las partes claras, de manera de agrupar las ciudades que tengan un máximo de caracteres comunes.

Las manipulaciones de las columnas hace aparecer a veces caracteres que no tienen ninguna correlación aparente con otros, y a veces caracteres demasiado redundantes. Estos y aquellos entonces se los ponen al margen del tratamiento.

LEYENDA DE CORRESPONDENCIA ENTRE VALORES NUMERICOS Y CLASES DETERMINADAS PARA LA MATRIZ VISUAL

CRITERIO	VALOR CONSOLIDAD	0 (blanco)	1	2	3	4	5	6 (negro)
1. Poblac. urb. total 1982	Número de hab. tam anual promedio de crecim. (Pctj)	< 5.000	5.000-9.999	10.000-19.999	20.000-39.999	40.000-79.999	80.000-160.000	> 160.000
2. Crec. de la poblac. 74-82	"	negativo	0-2	2-3,5	3,5-5	5-7	7-9	> 9
3. Crec. de la poblac. 62-74	"	"	"	"	"	"	"	"
4. Crec. de la poblac. 50-62	"	"	"	"	"	"	"	"
5. Rango administrativo		Cabecera Parroquial		Cabecera Cantonal		Capital Provincial		Sede de Organismo de Desarrollo Region o Capt-Estado > 30
6. PEA Agric.-Silvic. pesca (primaria) 1982	% de la PEA	0 - 3,9	4-7,9	8-11,9	12-19,9		20-29,9	
7. PEA Indust., Manuf, etc (secundaria) 1982	"	"	"	"	"	"	"	"
8. PEA empleada en estab. financ. 1982	Número total	< 20	20-49	50-99	100-199	200-499	500-2.000	> 2.000
9. Función de mano en Ad. pública 1982	Número de altos func. públic.	0-4	5-9	10-24	25-49	50-99	100-250	> 250
10. Función Judicial	Número de jueces, alguaciles y Notarios total puntos con:	0-5		6-14		15-30		> 30
11. Equipamiento bancario público	matris = 3 punto Sueura, Bco. Cent. = 2 puntos Sucura, Bco. Fomento Bco. Viv. = 1 pt. total punt.con:	0	1	2	3	4-5	6-7	> 7
12. Equipamiento bancario privado	matris Bco = 5 pta. Matris C. Fin. o mutualista = 3 pta. Ageno-Sueura = 1 pt.	0	1	2-4	5-9	10-19	20-50	> 50
13. Rango sistema de salud	Dispensario o puesto de sal.	0		subcentro de salud		centro de salud 0. C.S. Hospital		Hospital
14. Camas hospitalaria	Número de camas	0	0-50	50-100	100-200	200-500	500-1.000	> 1.000
15. Nivel universitar.	Total de pto. con: Sede 3 puntos ext. univ. = pt	0		1-2		3-5		6 y más > 6.000
16. Diversificado	Núm. de alumnos	0	0-1.000	1.000-3.000		3.000-6.000		> 3
17. Periódicos	Núm. de diarios	0		1		2-3		> 20
18. Radio emisoras	Número total	0	1-2	3-5	6-9	10-20		> 100
19. Telex	Número de abonados	0	1-9	10-24	25-49	50-100		
20. Servicios aéreos	Número de líneas y caracter	0		1		1 @ 2 veces/sem. con avión 50 asientos		2 y más
21. Carreteras	Núm. de carreter. asfaltadas y que llegan a la ciud. (fuente: IGM-1964)	0		1-2		3		4 o más Antes de 1858
22. Período de cantonización	Después de 1950			1892-1950		1858-1892		
23. Crecimiento de los servicios financieros	Núm. por el cual fue multiplicad el núm. de empleados en esos servicios entre 74-82	< 10 en 82	1-1,5	1,5-2	2-2,5	2,5-3		> 3

FUENTES: INEC: Censos de 1950-1962-1974-1982 (1 a 8-22). Boletín del Banco Nacional de Fomento y Memoria de la Superintendencia de Bancos (11-12-23) Corte Suprema de Justicia (10) - Ministerio de Salud Pública (13-14) Min. Educación y Cultura, Consejo Superior de Universidades (15-16) Encuesta Directa del CEDIG (17-18) - Boletín IETEL (19) - Dirección Aviación Civil (20) Min. de Obras Públicas (21).

CAPITULO 4

FLUJOS Y AREAS DE INFLUENCIA URBANA*

M. Portais

En el estudio de la jerarquía urbana y de las familias de ciudades se abordó el aspecto estático de la red urbana. Para tratar de su aspecto dinámico y acabar de estructurar este estudio al nivel general y sintético en que nos situamos, hay que reflexionar ahora sobre los sistemas de flujos interurbanos y sobre las áreas de influencia de las diversas ciudades que de ellos resultan. De esta manera, veremos si se constituyen sistemas regionales comprendidos en el sistema nacional, ordenado a su vez por los dos polos de influencia de Quito y de Guayaquil. La división espacial de la influencia de los dos centros metropolitanos constituye en efecto el primer nivel de organización del tejido urbano, cuyo estudio "fisiológico" vamos a abordar. Un sistema no funciona sino por intercambios y son éstos los que mejor revelan el papel de los diferentes centros urbanos y la extensión de su influencia.

Sin embargo, sería ilusorio pensar que se pueda estudiar todos los flujos que permitirían sacar una visión integral de los intercambios de las áreas de influencia urbana. Un libro entero no sería suficiente. Por lo mismo, tenemos que hacer una selección y dar preferencia a los que nos parezcan más significativos.

Para esto, podemos referirnos al estudio por matrices que antecede. Este nos ha demostrado que dos tipos de criterios eran especialmente representativos y que clasifican a los centros en relación a su jerarquía. Se trata, por una parte de la decisión financiera representada por la red de los establecimientos bancarios, tanto públicos como privados y por otra, del manejo de la información. Los flujos derivados de esos dos criterios tienen que ser analizados especialmente.

Estudiaremos, en primer lugar, los tipos de flujos y las áreas de influencia que conciernen al sistema financiero ecuatoriano, después de un breve examen sobre el funcionamiento de éste. Veremos igualmente, en una forma muy sencilla, a través de algunos croquis, si

funciona en el plano geográfico un sistema de redistribución regional de los capitales manejados por los centros de decisión del Estado.

Haremos un estudio similar para la información, distinguiendo los sistemas de comunicación individuales y los medios de comunicación colectiva (prensa, radio, televisión).

En lo que toca a los flujos de bienes, concentraremos nuestro estudio en el sistema de abastecimiento de las ciudades en productos alimenticios, reteniendo del estudio de los mercados (cf. cap. 12) lo que corresponde a los principales flujos en el espacio nacional y su organización a partir de algunos centros. La comercialización de los productos alimenticios depende en efecto de una organización compleja, tradicional y moderna a la vez, y es un campo donde juegan un papel fundamental las relaciones entre las ciudades y el campo.

En fin, el estudio de los flujos tiene que ser aplicado a un último aspecto: el de los hombres. No se tratará aquí de estudiar las migraciones de población, que se detallan en el tomo 2 de la presente colección, sino las áreas de atracción que se manifiestan en los desplazamientos humanos de todo tipo que se pueden descubrir, como lo veremos, a través de las encuestas sobre los flujos de carreteras o las estadísticas del transporte aéreo. Dispondremos, en fin, de mapas de atracción de los servicios hospitalarios y universitarios.

Estos diferentes estudios concluirán en la elaboración de un mapa de síntesis sobre las áreas de influencia urbana y los sistemas regionales cuyo comentario constituirá nuestra conclusión.

1.- El Sistema bancario y los flujos financieros

Vale ante todo destacar la concentración tradicional del crédito entre los dos centros de Quito y Guayaquil. Por su actividad típicamente comercial, Guayaquil absorbía en el año 1977 el 53%, y Quito el 33% de los créditos totales. En 1983 las oficinas del Banco Central de Quito y Guayaquil concedieron 88% del total de los créditos manejados por esta enti-

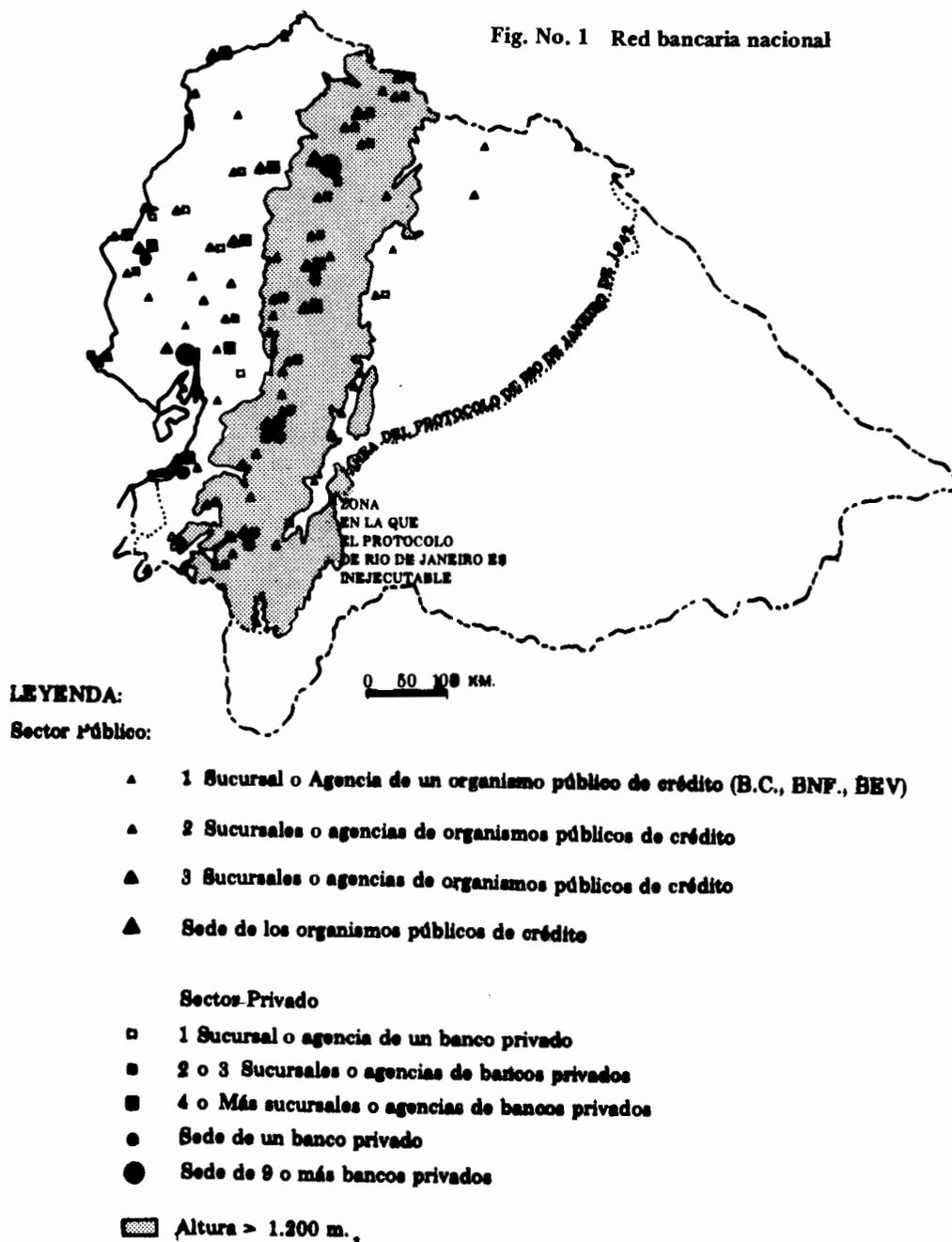
(*) Capítulo redactado en base de trabajos de N. Gómez (flujos financieros), Michel Portais (flujos de conuminaciones), Philippe Cazamajor (flujos de productos agrícolas frescos) y de Juan León (flujos de personas). La homogeneización del capítulo ha sido hecha por Michel Portais.

dad financiera estatal.

Pese a los esfuerzos del Banco Central y de la Junta Monetaria por encontrar medidas aptas para descentralizar el crédito, esta anomalía persiste, logrando apenas unos pequeños avances en estos esfuerzos de reequilibrio geográfico (fig 1).

del comercio exterior, le permitió constituirse en el principal actor del manejo de capitales. Su actividad ha creado un sinúmero de agentes financieros públicos, entre los cuales se pueden contar, si se refiere al crédito, los siguientes: el Banco Central, el Banco de Fomento, el Banco de la Vivienda y la Corporación Financiera Nacional, así como el BEDE, FODERU-

Fig. No. 1 Red bancaria nacional



FUENTE: Quinta conferencia bancaria nacional
Guayaquil, 19-20-21/3/1965.

1.1.- Los actores en el manejo de capitales:

— *El Estado:* La inferioridad de los capitales privados y la presión ejercida por el Estado en la captación de los recursos financieros del país, sumados al manejo de ingresos provenientes de la actividad

MA, FONAPRE.

La conformación de estos organismos estatales con estructuras aptas para el manejo nacional e internacional del capital (*Banco Central*) fue caracterizada por el fin "socializante" o productivista cedido a organis-

mos de servicios públicos para la concesión de créditos. Así el *Banco de Fomento* nació con una tónica crediticia al servicio de la agricultura y la ganadería.

La Corporación Financiera Nacional ha tenido desde su inicio un marcado apoyo al desarrollo industrial, mientras *el Banco de la Vivienda* canalizaba los recursos destinados a la vivienda del estrato medio y popular. Igualmente a raíz de la era petrolera nació *FODERUMA* con un criterio social, de apoyo a las clases marginadas principalmente campesinas. *FONADE* (actual *BEDE*) se creó como un fondo nacional destinado a grandes proyectos de desarrollo y *FONAPRE* con fines de crédito para proyectos que requieren estudios de preinversión.

La característica geográfica de esas creaciones fue la concentración de los centros de decisión financiera más importantes del país en la capital política de la República, Quito está recuperando así una primacía en el manejo del capital que tenía Guayaquil durante los períodos de auge agro-exportadores.

El desarrollo del sistema bancario nacional de los últimos años tuvo una tónica marcadamente estatal en tal medida que la red bancaria privada había llegado al extremo de convertirse casi en agencias subsidiarias del sistema financiero público. Ejemplo de eso son los créditos realizados por la banca privada con el mecanismo de "Fondos Financieros".

— *Los organismos financieros privados.* El origen del capital bancario privado en el Ecuador es anterior al establecimiento del Banco Central y al manejo de capitales de crédito por parte del Estado. Al establecimiento de los bancos nacionales siguió, principalmente en la década del 70, la ampliación de los mismos y el advenimiento de bancos internacionales, americanos y europeos.

En esta época se crearon grandes financieras privadas y mutualistas, a las que habrá que añadir las cooperativas de ahorro y crédito. Las primeras aprovecharon los grandes capitales locales y las ofertas crediticias del exterior. En ellas la banca internacional tuvo intermediarios apropiados para la concesión de créditos en condiciones más expeditas que las ofrecidas por el sistema bancario tradicional. Igualmente, las mutualistas de vivienda y las cooperativas de ahorro y crédito demostraron una gran solvencia en el manejo de los ahorros populares. Su creación, en diversos centros urbanos, fué una de las mejores medidas para contrarrestar la fuga de capitales locales hacia las dos metrópolis y permitir la reinversión regional.

1.2.- Los capitales del crédito.

Los capitales en el Ecuador tenían su origen

principal en las exportaciones agrícolas hasta la denominada era petrolera, a partir de 1973. Desde esta época, a más de los ingresos por venta del petróleo, llegaron al país capitales extranjeros como secuela de la mayor seguridad financiera que brinda la producción y comercialización del crudo.

Entre 1973 y 1976, capital y reservas del sistema monetario ecuatoriano crecieron con una tasa promedio anual del 21%. Las inversiones que comenzaron a realizarse utilizaron grandes empréstitos extranjeros que provocaron, a su vez, un peso en las obligaciones a mediano y largo plazo. El financiamiento de la deuda pública y privada contraída en los años 1973/80 comenzó a ocasionar sus primeros estragos en el pago de los intereses a partir de 1982. Muchos artículos se escribieron al respecto, pero lo que nos interesa en este capítulo no es entrar en los detalles de los mecanismos financieros ni saber qué sectores de la economía aprovecharon de la afluencia de los capitales. Lo que nos importa aquí es que el manejo de los capitales se hizo a través de las decisiones que dieron a ciertos centros una particular importancia y que los flujos de capitales que son su consecuencia, delimitaron zonas de influencia especialmente caracterizadas.

1.3. Centros de decisión y flujos financieros.

— *La red bancaria*

La distribución geográfica de los organismos financieros es importante y cubre el conjunto del territorio, gracias en particular a la proliferación de sucursales y agencias del Banco de Fomento en 74 cabeceras cantonales y capitales provinciales (1984). Las agencias y las sucursales de bancos privados están menos extendidas, pero 43 ciudades cuentan con ellas. Solamente la región amazónica está muy poco cubierta por la red bancaria privada (fig 1 y 2).

Por supuesto, el nivel real de decisión está en las sedes de los bancos o de las compañías financieras. Fuera de Quito y Guayaquil que concentran respectivamente 9 y 10 sedes de bancos privados, 6 y 4 sedes de compañías financieras, solamente 6 ciudades son sede de bancos privados o de compañías financieras: Cuenca (2 bancos y 1 compañía financiera), Machala (1 banco y una compañía financiera), Portoviejo (1 banco), Manta (1 compañía financiera), Loja y Ambato (1 banco cada una). En lo que toca a las mutualistas, fuera de los 2 centros principales, se encuentran sedes de asociaciones mutualistas en Machala, Portoviejo, Esmeraldas, Ibarra, Ambato, Riobamba y Cuenca.

Fuera de Quito y Guayaquil solamente 4 ciudades son por lo tanto, sedes de por lo menos 2 establecimientos financieros: Cuenca (4), Machala (2), Portoviejo y Ambato (2).

– Zonas de influencia de los centros financieros

Las fig. 3 y 4 nos indican el volumen del crédito otorgado según ciudad de asiento de la casa matriz, y la figura 5 las zonas de influencia de los centros bancarios. Estas últimas, establecidas de acuerdo a las estadísticas del CONADE (1), indican el destino geográfico de los préstamos otorgados en 1978 para las sedes, agencias y sucursales bancarias privadas. Solamente los créditos superiores a 1 millón de sucres (1978) han sido representados (2).

Según la importancia de los créditos otorgados en 1978 se han distinguido 3 niveles:

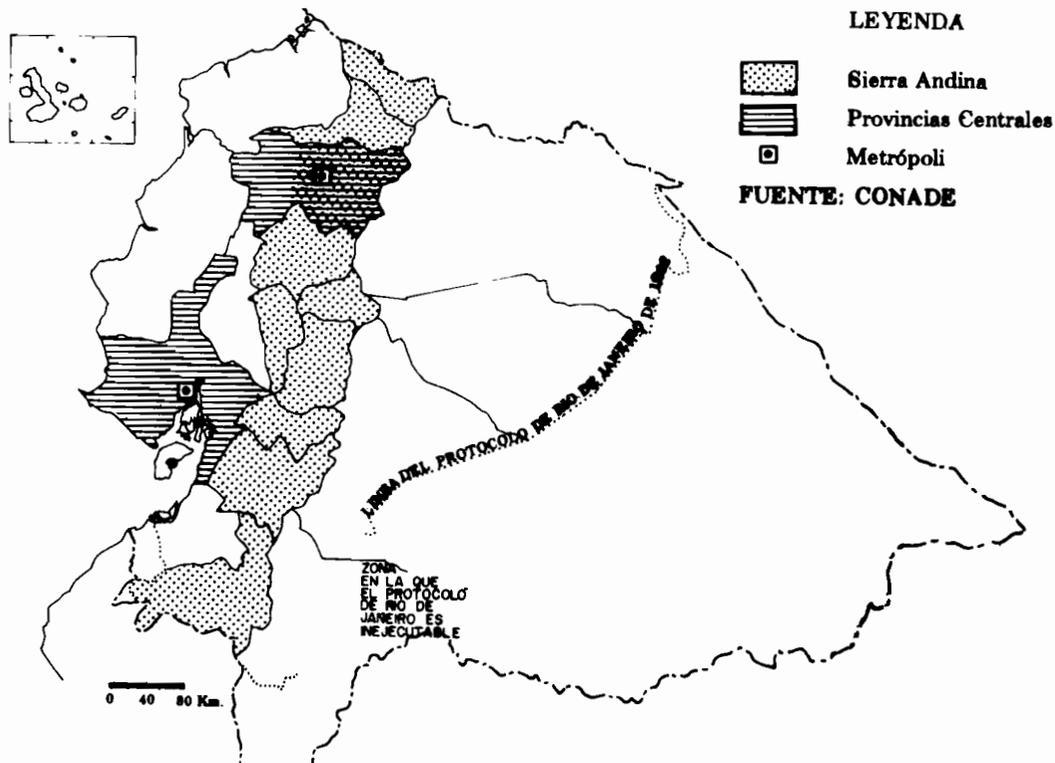
– En el primer nivel se encuentran Quito y Guayaquil con créditos de 17.803 millones y 13.701 millones de sucres, respectivamente. El área de influencia mayoritaria de cada uno de los dos centros está limitada por una línea que pasa entre Esmeraldas y Quinindé, entre Santo Domingo y Quevedo, y que sigue a continuación el límite entre las provincias de Bolívar y de los Ríos y entre Chimborazo y Cañar.

En el interior de estas dos grandes zonas, Quito y Guayaquil están en el centro de un área de influencia casi exclusiva, donde la mayor parte de los préstamos proceden de uno o de otro de los centros financieros.

– En el segundo nivel, con un volumen de concesión de préstamos comprendido entre 400 y 1.700 millones, se encuentran 6 centros financieros: Portoviejo y Manta (447 y 407 millones) que forman un conjunto importante si se los considera como una sola unidad, Loja (514 millones), Ambato (809 millones), Cuenca (1.444 millones) y Machala (1.692 millones).

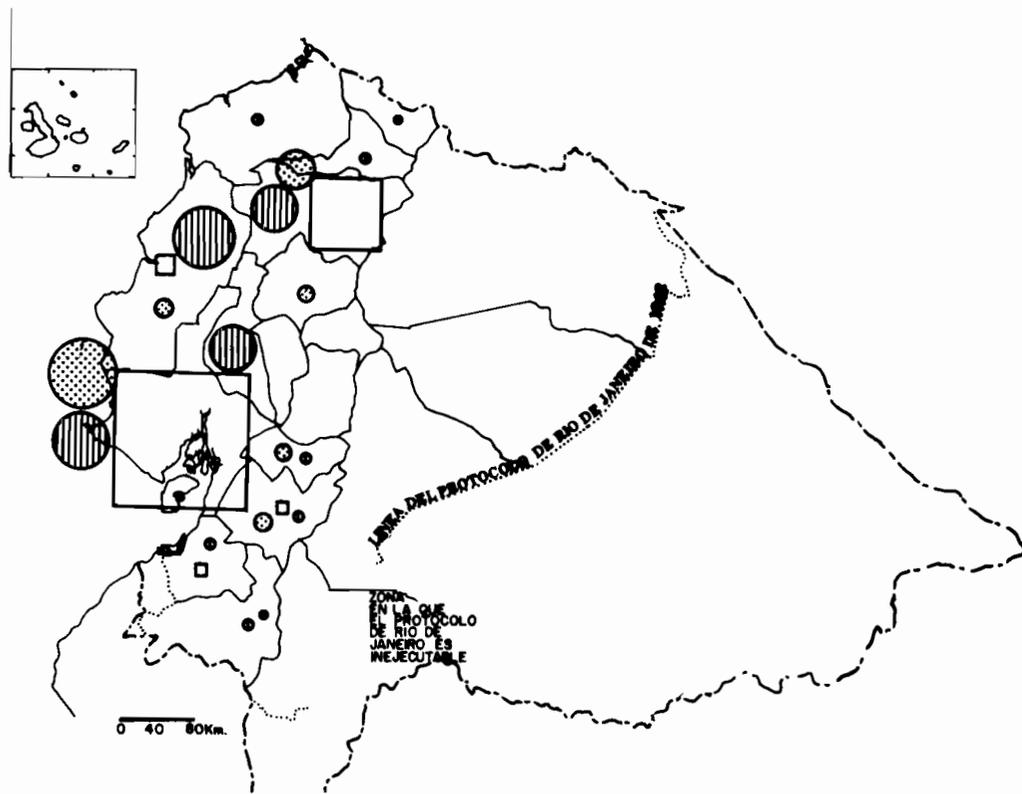
Cada uno de estos centros constituye el polo de un área de influencia “mayoritaria” y de “puntos geográficos de influencia”. Si las áreas de influencia mayoritaria se limitan generalmente a la provincia, la de Loja desborda hacia Zamora y la de Cuenca hacia Cañar y Morona Santiago. Ambato tiene puntos de influencia en Cotopaxi, Machachi, Santo Domingo y en el norte de Chimborazo. Cuenca tiene puntos de influencia en Loja, Machala y en Guayas. Machala manifiesta su influencia en el sur de la provincia de Guayas (Naranjal)

Fig. No. 2 Provincias centrales en el manejo de capitales

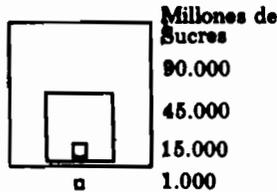


- (1) Proyecto ONU-ECU 1978/021, a base de un encuesta completamente excepcional realizada sobre el conjunto de los préstamos bancarios otorgados en 1978.
- (2) En esta fecha, 1 millón de sucres representaba 40.000 dólares.

Fig. No. 3 Crédito del sector público



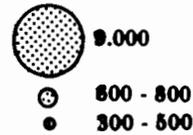
**Crédito Banco Central
Según utiliz. 1978-83**



Crédito Banco Fomento



Crédito Corporación Financiera Nacional



FUENTE: CONADE

pero también en Esmeraldas. En fin, Manta y Portoviejo forman un solo conjunto que controla muy bien toda la provincia de Manabí, con un punto de influencia en Esmeraldas.

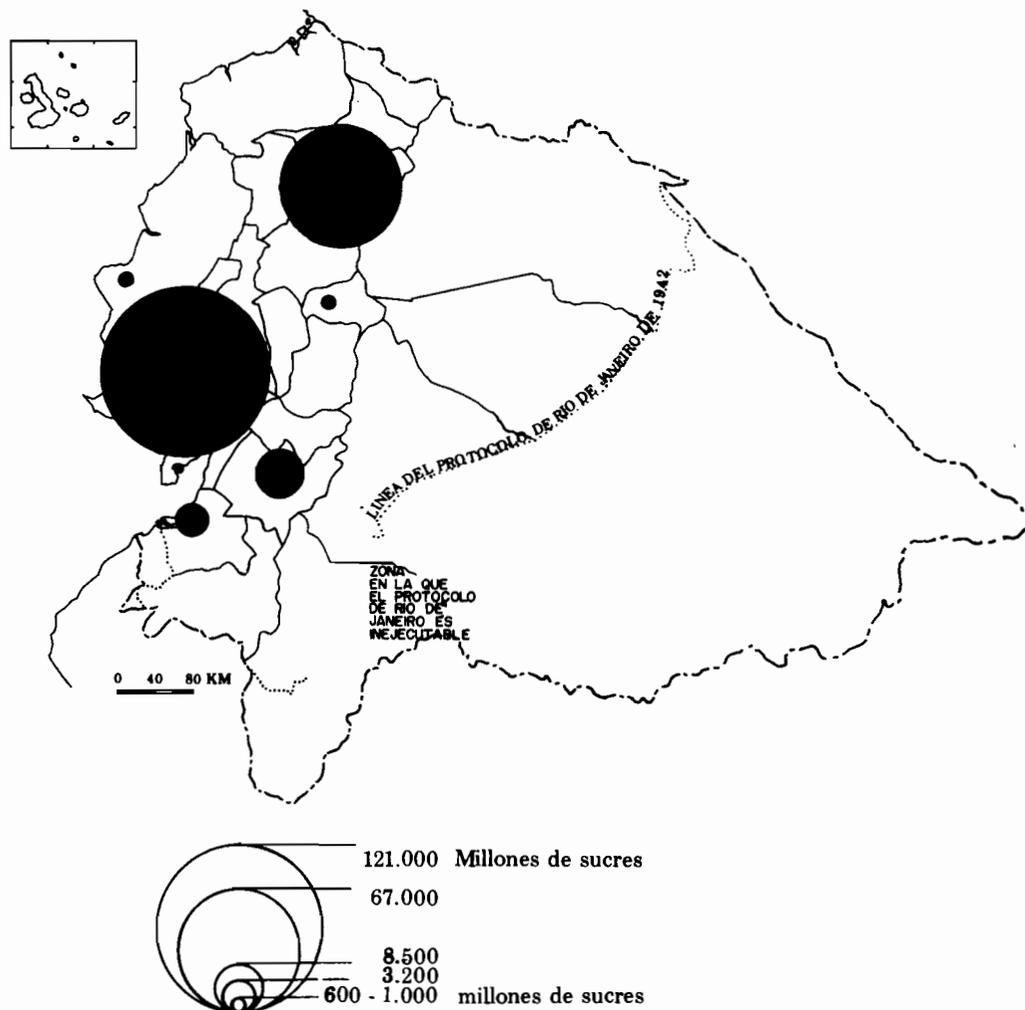
— En el tercer nivel, con un volumen de préstamos comprendidos entre 200 y 400 millones de sucres, se encuentran 7 centros financieros: Ibarra, Latacunga y Riobamba, en la Sierra; Esmeraldas, Santo Domingo, Quevedo y Babahoyo, en la Costa. Solo uno de estos centros dispone de una real zona de influencia mayoritaria que se extiende más allá de un radio de 30 km. Se trata de Santo Domingo cuya zona de influencia cubre tres cantones importantes en superficie y población: el suyo propio, el de Quinindé en la provincia de Esmeraldas y el de El Carmen en Manabí. La importante producción agrícola y ganadera en esta zona

constituye un elemento fundamental del dinamismo de esta ciudad que afirma poco a poco su autoridad sobre una verdadera región geográfica. De acuerdo a su realidad económica, esta región si bien aún no es provincia en términos administrativos, lo es por su actividad cada vez más dinámica.

2.- FLUJOS DE INFORMACION Y ZONAS DE INFLUENCIA URBANA

Existen dos tipos principales de sistemas de información que se traducen en dos modalidades de flujos: los sistemas *individuales* de información que constituyen el correo y las telecomunicaciones, por una parte, que relacionan a una persona con otra o a

Fig. No. 4 Centros bancarios privados



FUENTE: SUPERINTENDENCIA DE BANCOS

una empresa con otra; y los sistemas *colectivos* o sociales de información llamados "*media*", que transmiten a un conjunto de individuos informaciones preparadas por una persona o por un pequeño grupo de personas.

Estando la información a la base de la toma de decisiones, se puede imaginar el papel que juega en materia de organización de la sociedad, de la economía, pero también sobre el manejo del espacio. Los flujos de información constituyen, pues, uno de los elemen-

tos esenciales de estructuración del espacio. Este se organiza a partir de los polos urbanos que reciben o emiten informaciones. El alcance de cada uno de los polos se extiende, en competencia con los polos vecinos, y así se perfilan zonas de influencia. Tratemos de identificarlos y localizarlos en el caso ecuatoriano.

2.1. Los medios de comunicación individuales

En lo que toca a los medios de comunicación *individuales*, los flujos más importantes y significativos son los que corresponden al *teléfono*. Por razones técnicas, (3) nos fue imposible actualizar un mapa elaborado a base de los datos de 1977 para el Atlas del Ecuador (4).

- (3) La modificación de los sistemas de interconexión por IETEL no permite más descuentos de centro a centro. La instalación de nuevos materiales debería permitir, en el futuro, reactualizar esta clase de estudios.
- (4) Atlas del Ecuador - Ed. J.A. y Banco. Central - Quito, 1983.

Fig. No. 5 Zona de influencia de los centros bancarios

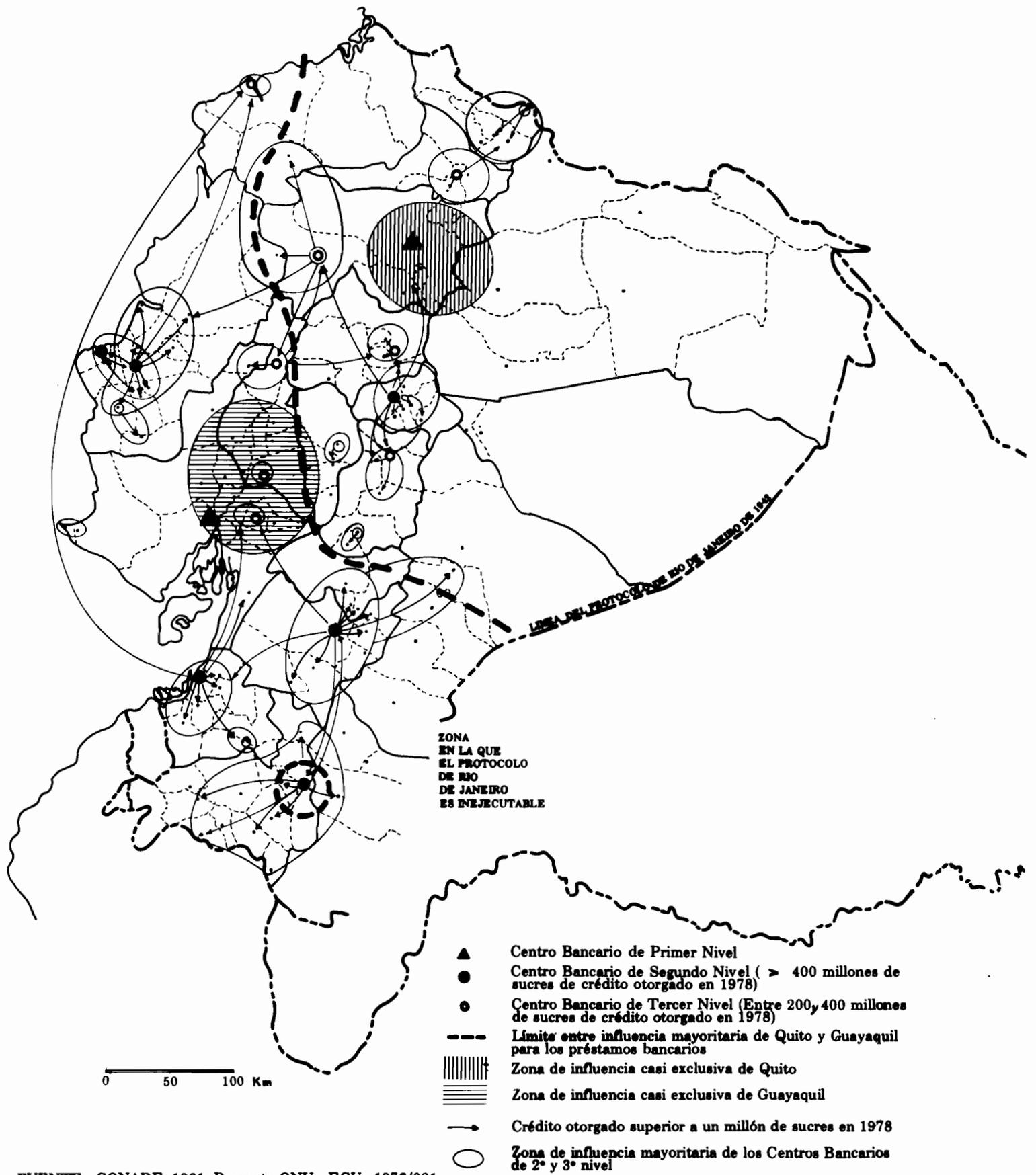
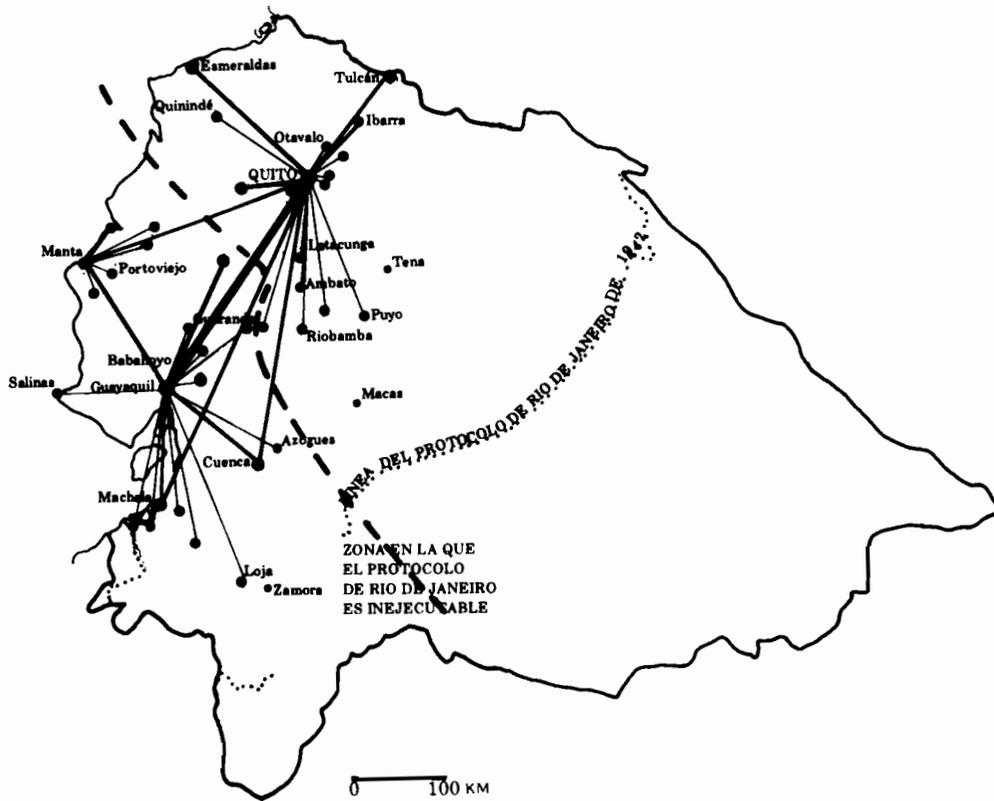
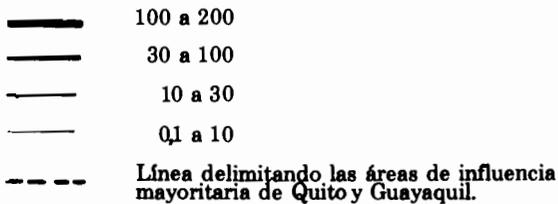


Fig. No. 6 Flujos telefónicos (1977)



Llamadas telefónicas mensuales
en miles de pulsaciones
(Más de 100 pulsaciones)



FUENTE: Atlas del Ecuador
(Ediciones J. A. y Banco Central)

De Quito dependen las ciudades de la Sierra que se encuentran entre Tulcán y Riobamba, así como las de Esmeraldas y Santo Domingo. De Guayaquil dependen las de la cuenca del Guayas hasta Quevedo, Manabí, El Oro y las tres provincias del Sur de la Sierra.

Una pequeña red secundaria, relativamente autónoma, se desarrolla a partir del doble polo de Manta-Portoviejo, integrando las ciudades pequeñas de Manabí.

El límite de influencia que pasa entre Quevedo y Santo Domingo, tiene que ser mencionado por ser muy interesante. Las relaciones que unen a la primera con Guayaquil y a la segunda con Quito, son de carácter histórico (una historia muy reciente, es verdad) y económico: las dos ciudades están cerca entre si y, bajo muchos aspectos, son muy parecidas.

En esta fecha (fig 6) los flujos telefónicos estaban claramente organizados bajo la forma de un rombo Quito-Cuenca-Guayaquil - Manta, cuya diagonal principal concentraba el máximo del flujo. En los dos extremos de ésta, una red en forma de estrella determinaba dos sistemas principales y dos áreas de influencia, la de Quito y la de Guayaquil. El límite entre estas dos zonas parte del Norte de Manabí, pasa entre Quevedo y Santo Domingo, llega a Guaranda y pasa por el Sur de Chimborazo.

Este límite entre la influencia de las dos metrópolis es importante: se lo encuentra, casi en la misma forma, semejante al que hemos establecido en el campo de los flujos financieros, con una notable diferencia: la de Esmeraldas. Veremos que esta ciudad es atraída, según los casos, por el uno o el otro de los dos centros metropolitanos.

2.2.- Los medios de comunicación colectivos

En lo que se refiere a este segundo aspecto de los flujos de información, nuestros datos se basan en una encuesta realizada por el CEDIG, a 3.208 individuos repartidos en todo el territorio de la República (5). De esta encuesta no presentamos aquí sino los principales resultados que dan indicaciones sobre las redes y las zonas de influencia de los diversos "media", prensa, radio, televisión. Los croquis de las fig 7 a 11 presentan en forma gráfica estos resultados.

La prensa

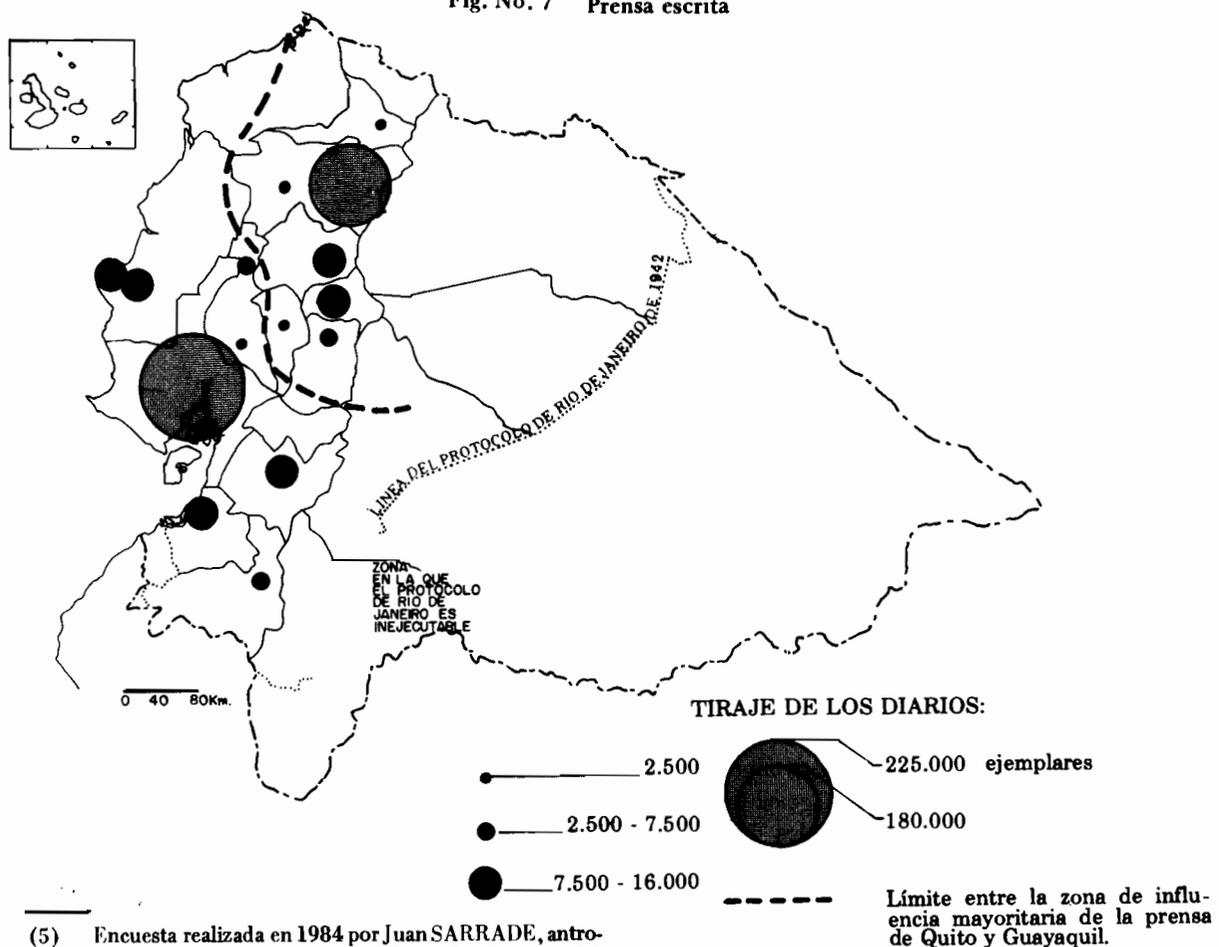
En cuanto a la *prensa escrita* (fig. 7) se comprueba que 15 ciudades disponen al menos de un diario, 11

de dos diarios por lo menos y 6 de tres o más diarios. Esto representa una notable red de periódicos locales, si se tiene en cuenta la facilidad de difusión de la prensa nacional en el conjunto del territorio. Esta se limita a algunos diarios de Quito y Guayaquil, de los que dos, uno en cada ciudad, superan el tiraje de 100.000 ejemplares. El tiraje total de los diarios de Guayaquil sobrepasa los 200.000 ejemplares y en el caso de Quito se acerca a esta cifra.

Comparando con los flujos telefónicos, la línea divisoria de las áreas de difusión de los diarios entre Quito y Guayaquil es relativamente parecida. Sin embargo, Esmeraldas recibe más diarios de Guayaquil y, al contrario, Guaranda se encuentra más bien en el área de Quito. En la Sierra, el límite pasa, como para los flujos telefónicos, al sur de Riobamba.

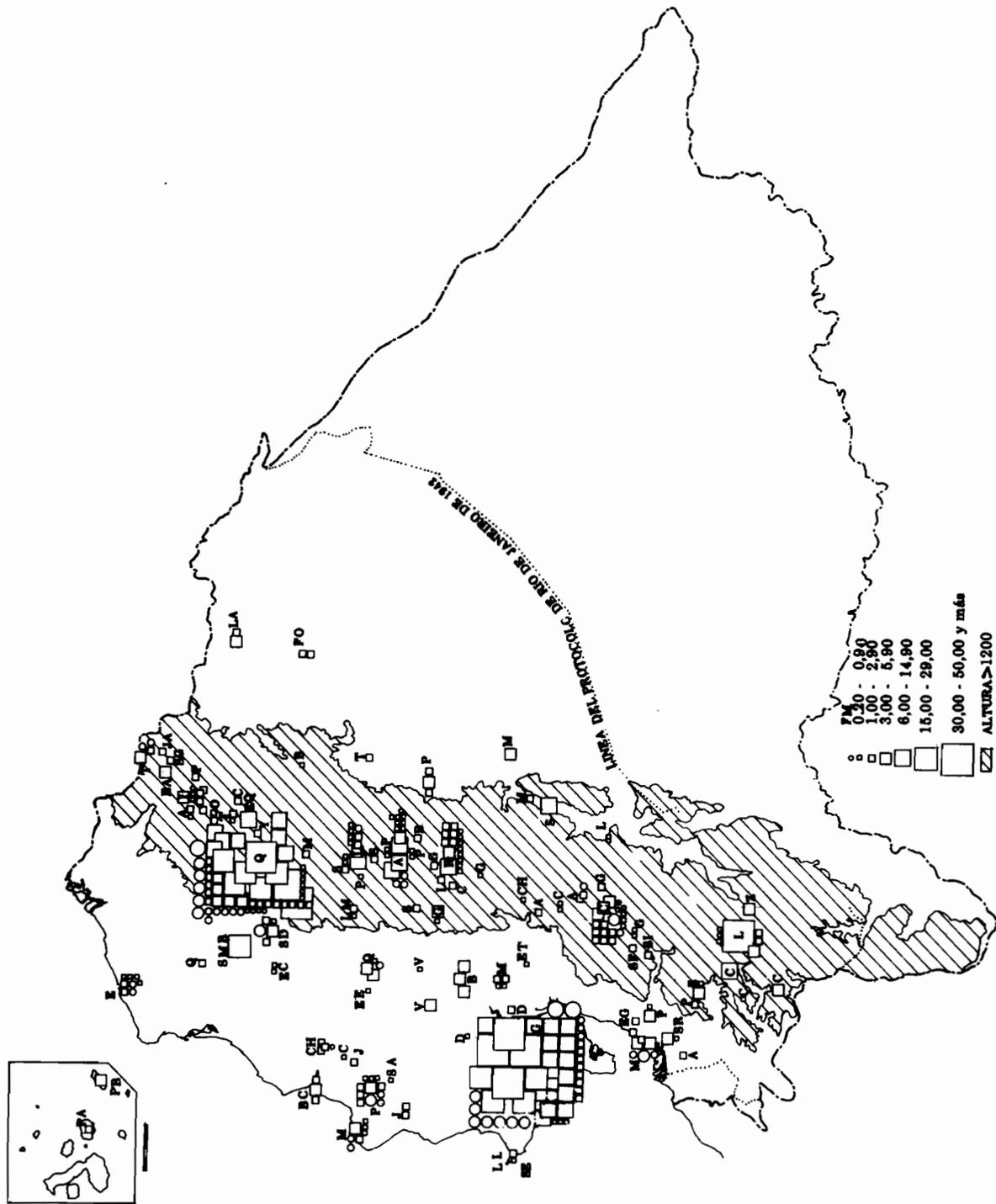
Los diarios locales tienen una difusión limitada a la ciudad donde se editan. No tienen una difusión exterior notable sino en dos casos, el de Cuenca cuya prensa se distribuye en toda la provincia del Azuay y también en la ciudad de Azogues; y el de Portoviejo-Manta, en las que dos periódicos, principalmente el de

Fig. No. 7 Prensa escrita



(5) Encuesta realizada en 1984 por Juan SARRADE, antropólogo del CEDIG, con la ayuda de los becarios del curso nacional del CEPEIGE, organizada por M. PORTAIS. El resultado detallado de esta encuesta será materia de una publicación próxima.

Fig. No. 8 Distribución de las radiodifusoras - 1984



la capital provincial, se difunden en todas las ciudades pequeñas de Manabí.

Machala y Ambato son otros dos centros que tienen una prensa local con mucha vida e influencia.

Para tener una idea más exacta de la influencia de la prensa local, observemos que, entre las 3208 personas encuestadas, el 36% expresó que leía por lo menos un periódico cada día y el 38% que de tiempo en tiempo. Entre los periódicos citados como leídos al menos de tiempo en tiempo, 78% correspondía a la prensa de Quito y Guayaquil y el 22% a la prensa local. Esta representa un tiraje total aproximado de 100.000 ejemplares.

Así pues, las dos metrópolis se dividen, más o menos en partes iguales, la influencia global sobre el conjunto del territorio.

La radio

Habida cuenta de la relativa pequeñez del territorio es impresionante el número de estaciones de radio ecuatorianas: 224 en 1984. Una por cada 40.000 habitantes (fig 8) Es verdad que el 92% de personas encuestadas dicen disponer en sus casas de un aparato de radio. Al contrario de lo que sucede con la prensa escrita, las radios locales son mucho más escuchadas que las estaciones nacionales de Quito y Guayaquil. Las primeras son citadas 4.534 veces, contra 1.550 veces para las radios de sintonía nacional. 87 ciudades tienen por lo menos una estación de radio, 32 en la Costa y 44 en la Sierra. Esto representa 128 emisoras para la Sierra y 81 para la Costa, 13 para la Región Amazónica y 2 para Galápagos. El número de estaciones en la Sierra se explica en parte por las condiciones geográficas ya que el relieve molesta hasta cierto punto la difusión de las ondas.

La división entre las áreas de influencia de Quito y Guayaquil es difícil de determinar (fig. 11) pues en la mayor parte del territorio se escuchan más las estaciones locales medianas y pequeñas. Por lo tanto no hay ninguna situación de monopolio en lo que toca a la radio; las dos estaciones más sintonizadas, una de Guayaquil (Cristal) y otra de Quito (HCJB) no son sintonizadas, cada una, sino por un 10% de los encuestados.

La radio juega un papel muy importante, sobre todo como lazo de unión entre la gente del campo de las

(6) Cf.M. PORTAIS: "los intercambios internacionales del Ecuador", Documentos de Investigación, por publicarse. Por otra parte, observamos que la teledifusión por satélite de programas extranjeros (Estados Unidos, Brasil y algunos otros grandes países) se desarrolla rápidamente y acentúa en forma considerable este aspecto internacional del papel de la televisión, en detrimento de los centros de decisión nacionales.

regiones de emigración y de las zonas de colonización. Radio Zaracay de Santo Domingo ha tenido por largo tiempo este papel entre la provincia de Loja y los emigrados lojanos de nor-occidente. En el sur-occidente, la radio, a partir de Sucúa, tiene una importancia capital de vínculo entre la sede de la federación Shuar y la población de esta etnia. Se trata de un medio difuso de comunicación en el que es difícil determinar la influencia relativa de los centros urbanos, pero que permite, justamente, a muchas ciudades pequeñas, conservar una forma de influencia y de relación no despreciables con su entorno rural.

La televisión.

Su estructura, en lo que toca a la red urbana, es exactamente la contraria a la de la radio. La difusión de la una hay que compararla con la centralización de la otra. En efecto, fuera de dos pequeñas estaciones emisoras de Esmeraldas y Cuenca, que tienen una audiencia limitada, todas las cadenas de televisión están concentradas en Quito y Guayaquil. Sus áreas de servicio y de influencia real están representadas en las figuras No. 9 y 10.

Es curioso notar que al comparar la influencia de los canales de televisión de Guayaquil y de Quito hay diferencias en el medio rural y en el medio urbano. En la zona rural, los canales de Quito son los más sintonizados en el conjunto del país, excepto la cuenca del Guayas y la provincia de El Oro. Al contrario, en el medio urbano, los canales de Guayaquil dominan en el conjunto de la región de la Costa así como en las dos provincias del sur de la Sierra. Esta diferencia plantea un interesante problema que ponemos a consideración de los sociólogos y periodistas, a menos que se trate de una simple cuestión de técnica en la recepción de las imágenes: ¿los canales de Guayaquil orientan más su esfuerzo a las ciudades y los de Quito al campo?

Sobre 3208 hogares encuestados, el 71% disponían de televisión. Los dos canales más sintonizados, más o menos en forma igual en el conjunto del país, son un canal de Guayaquil y uno de Quito.

En realidad, la televisión transmite una información y un mensaje cultural muy foráneo. Más de las dos terceras partes de las emisiones son elaboradas en el extranjero. Los canales de televisión de Quito y Guayaquil no son por esta razón verdaderos centros de producción, de influencia o de decisión. Son, ante todo, intermediarios de otros centros, de una dimensión más importante, y todos extranjeros (6).

3. El abastecimiento de las ciudades en productos alimenticios: Centros abastecedores y Centros consumidores.

El estudio de los flujos de productos alimentici-

cios para el abastecimiento de las ciudades presenta un doble interés: por una parte, estos flujos constituyen uno de los elementos esenciales de las relaciones entre el campo y la ciudad, y por otra, permiten identificar los centros urbanos que sirven de intermediarios entre las zonas de producción agrícola destinada al mercado interior y los grandes centros de consumo. No hay duda, en efecto, de que estos centros intermediarios, que llamaremos centros urbanos abastecedores, constituyen elementos fundamentales para comprender el funcionamiento del sistema urbano ecuatoriano.

En el capítulo 12 se tratará del funcionamiento del sistema de abastecimiento de las ciudades del Ecuador a través de los mercados y las ferias y, en el capítulo 13, del caso especialmente interesante del sistema de mercados controlado por la ciudad de Ambato. En el presente capítulo no trataremos sino de aquello que se relaciona con los flujos de productos alimenticios hacia los grandes centros de comercialización, de la identificación de los centros urbanos abastecedores y de la delimitación de sus zonas de influencia.

A este propósito, hay primero que acabar con esa idea tan repetida de que la región costera sea especializada en la agro-exportación, y de que los campos serranos sean dedicados exclusivamente a la producción de víveres destinados a alimentar a todo el país. Si bien es verdad, en efecto, que la región de la Costa constituye

la gran zona de la agro-exportación, el mejoramiento de las comunicaciones y la unificación progresiva de los hábitos alimenticios hacen que los productos de la Costa (carne, arroz, azúcar, frutas tropicales, pescado, cacao, etc.) compongan en una proporción creciente, en aumento, la dieta del conjunto de los ecuatorianos. Además, la calidad de las tierras y del clima de ciertas zonas costeñas (Quinindé-Santo Domingo) hacen que a menudo sean preferidas a los valles de la Sierra para las más modernas empresas de producción agrícola destinada al mercado interno (7).

3.1. Centros urbanos abastecedores

El aprovisionamiento de víveres de las ciudades del Ecuador puede efectuarse sea directamente desde las regiones de producción, pasando por comerciantes mayoristas o por los propios productores, sea después de haber transitado por una ciudad-mercado intermediaria. La repartición entre estos dos tipos de aprovisionamiento depende, por una parte, de la proximidad entre las regiones de producción y las de consumo, y por otra parte, de la organización del mercado, en la medida en que la especialización comercial de esas ciudades intermediarias atrae frecuentemente el intercambio al por mayor de ciertos productos.

A nivel nacional, los principales centros urbanos donde se depositan los productos alimenticios antes de

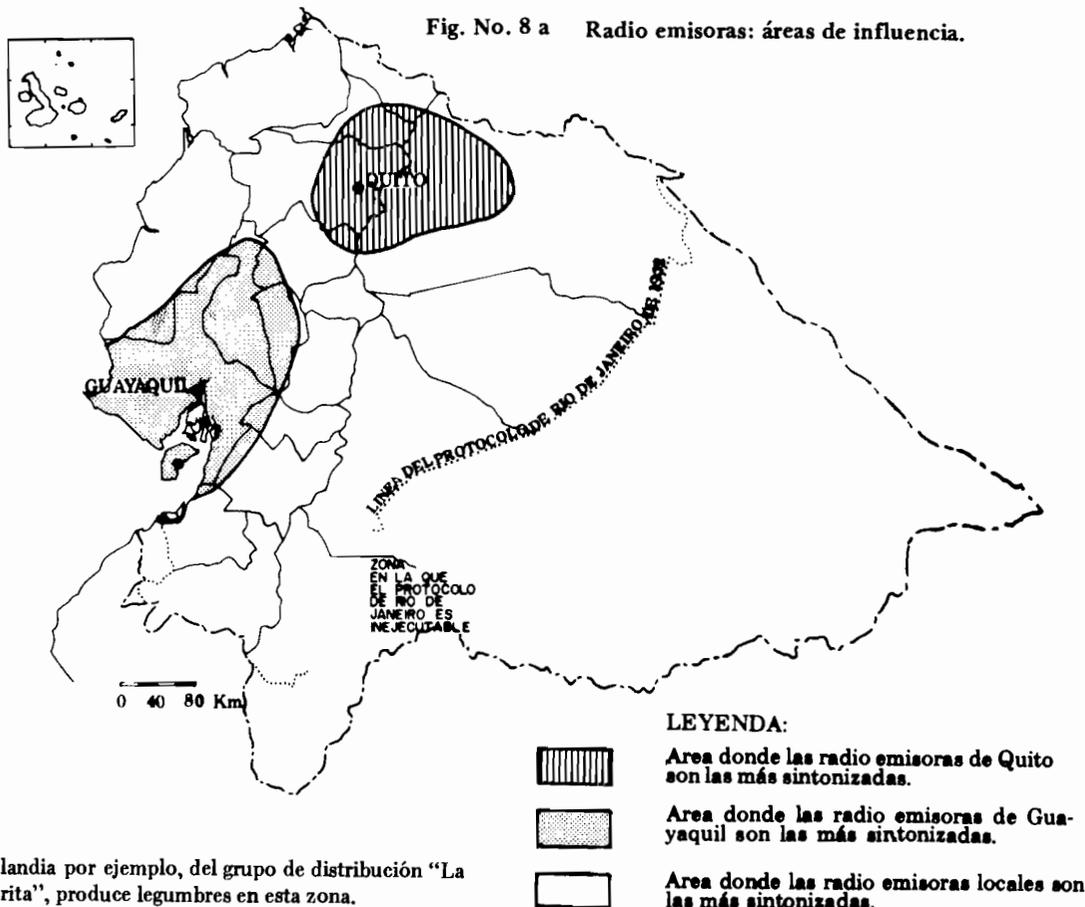
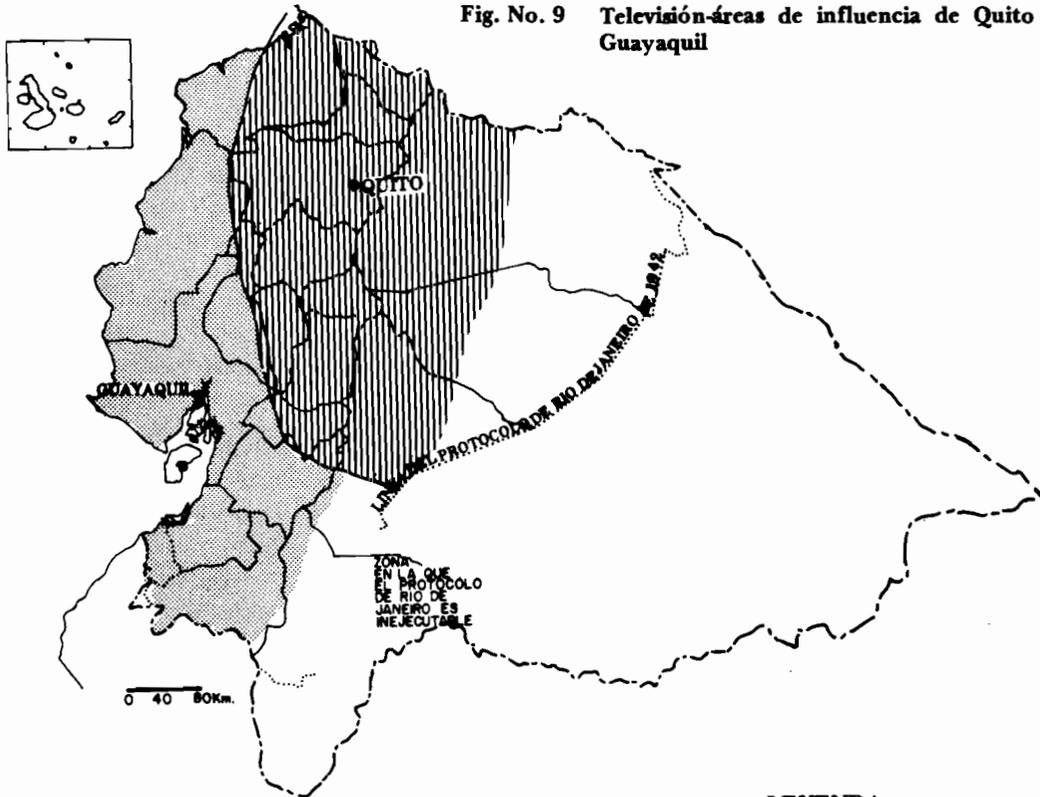


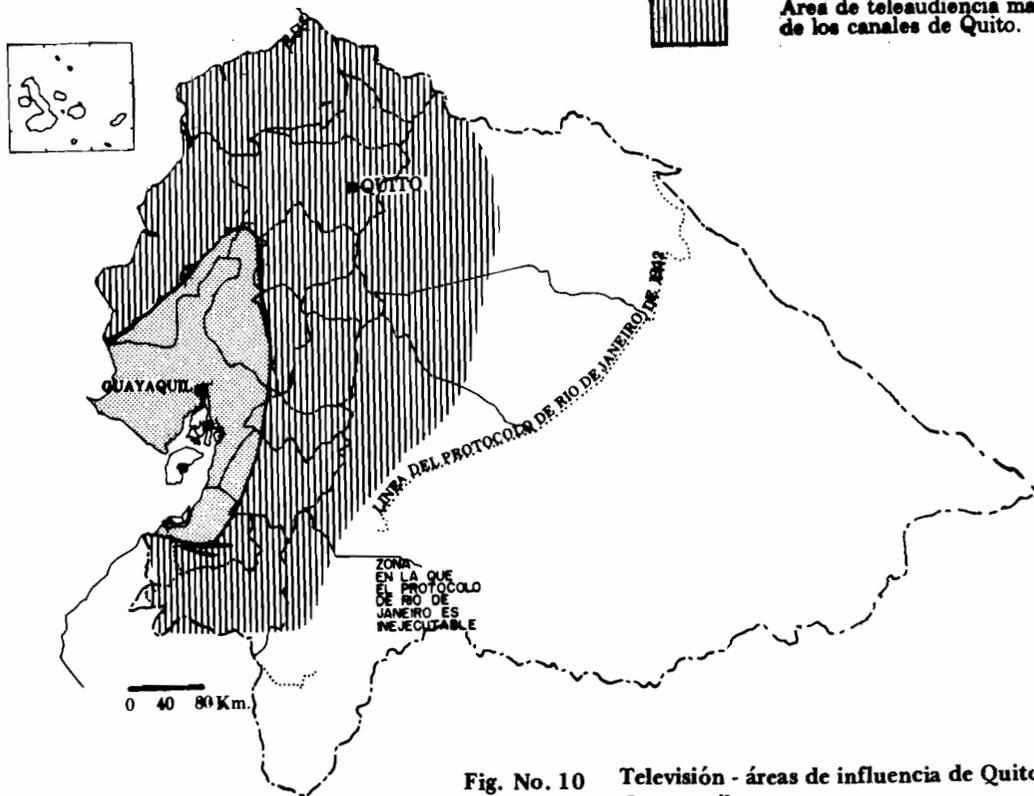
Fig. No. 9 Televisión-áreas de influencia de Quito y Guayaquil



MEDIO URBANO

LEYENDA

-  Area de teleaudiencia mayor de los canales de Guayaquil.
-  Area de teleaudiencia mayor de los canales de Quito.



MEDIO RURAL

Fig. No. 10 Televisión - áreas de influencia de Quito y Guayaquil

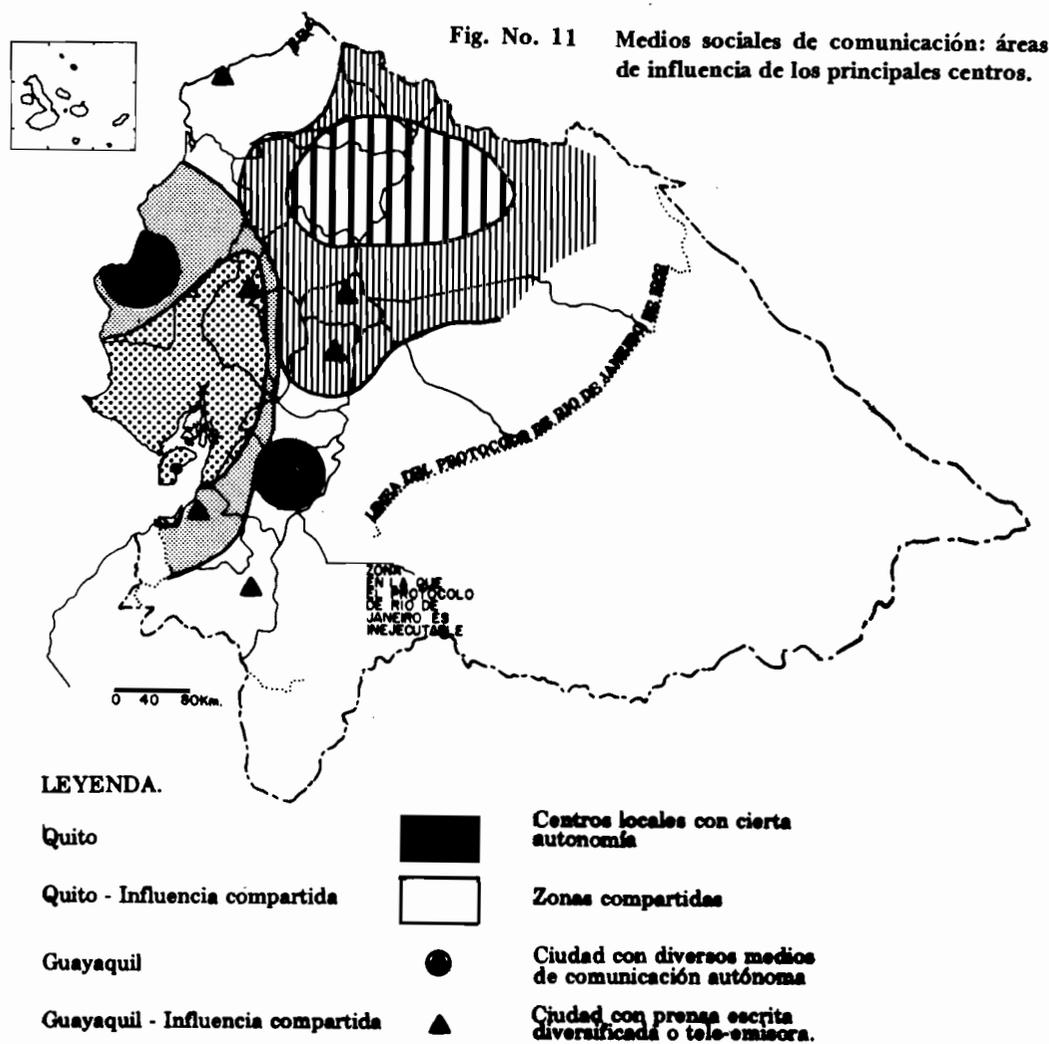
su redistribución son: Ambato para los productos de la Sierra y Santo Domingo de los Colorados para los productos de la Costa (principalmente el banano verde y el banano dulce). A estos dos centros convergen los productos provenientes de zonas agrícolas de fuerte producción, pero su papel de acopiadores de la producción agrícola, así como el de la redistribución, sobrepasa ampliamente sus marcos regionales respectivos. Por ejemplo, se ha constatado, mediante encuestas, que en Ambato hay comerciantes mayoristas que traen papas, por camiones, de la provincia del Carchi (cf. Figura No. 12), banano verde de distintos lugares de la Costa, etc. (8)

Aunque Tungurahua no es una región muy importante de producción ganadera, Ambato tiene los días lunes, el mercado semanal serrano más importante de bovinos y cerdos (9), lo que reafirma más todavía su posición de centro ferial más importante del país.

Para la comercialización de productos agrícolas, Ambato ocupa el segundo lugar entre las ciudades de la Sierra después de Quito (primer centro de consumo de la región). Esta importancia procede en parte de su situación en una zona de alta y diversificada producción agrícola, pero también de su posición central en el país y de una buena red de comunicaciones con las demás provincias. Ambato se encuentra en el cruce de las carreteras que van a la Región Amazónica, a la Sierra Norte (hacia Quito), a la Costa (hacia Guayaquil) y a la provincia de Bolívar, y los productos acumulados en Ambato pueden llegar, gracias a las carreteras, a los pequeños centros de consumo del país como Esmeraldas, Santo Domingo de los Colorados, Quevedo, etc.

3.2.- Los grandes centros consumidores - Guayaquil y Quito

El primer cliente de Ambato es Guayaquil, por



(8) Al interior de este sistema, las dos grandes ciudades consumidoras de Quito y Guayaquil constituyen una excepción.

(9) BROMLEY, R. 1976, "Guía de los mercados y ferias semanales de la Sierra ecuatoriana, poligrafiado.

Fig. No. 12 Principales regiones y ciudades abastecedoras de Quito y Guayaquil en productos alimenticios.

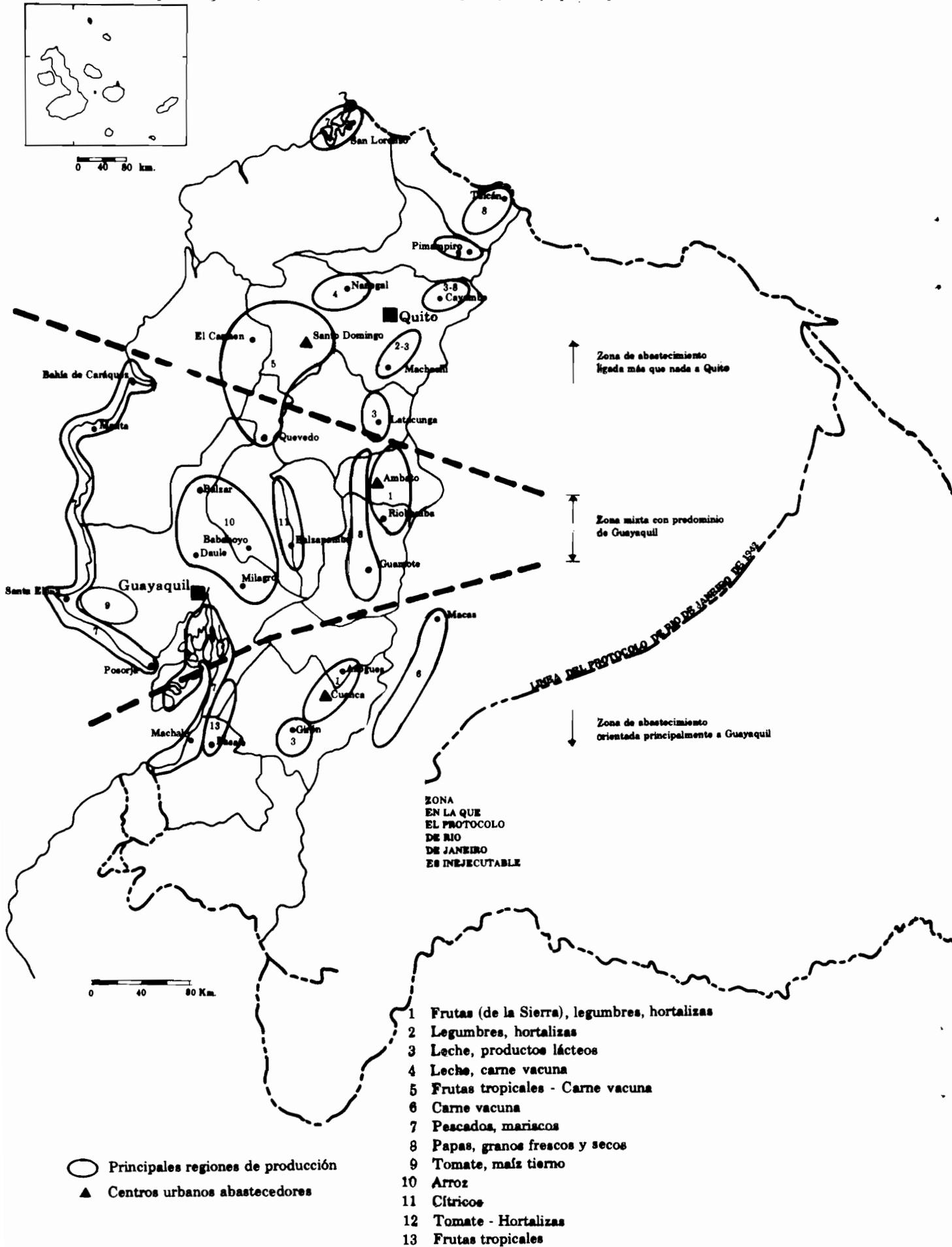
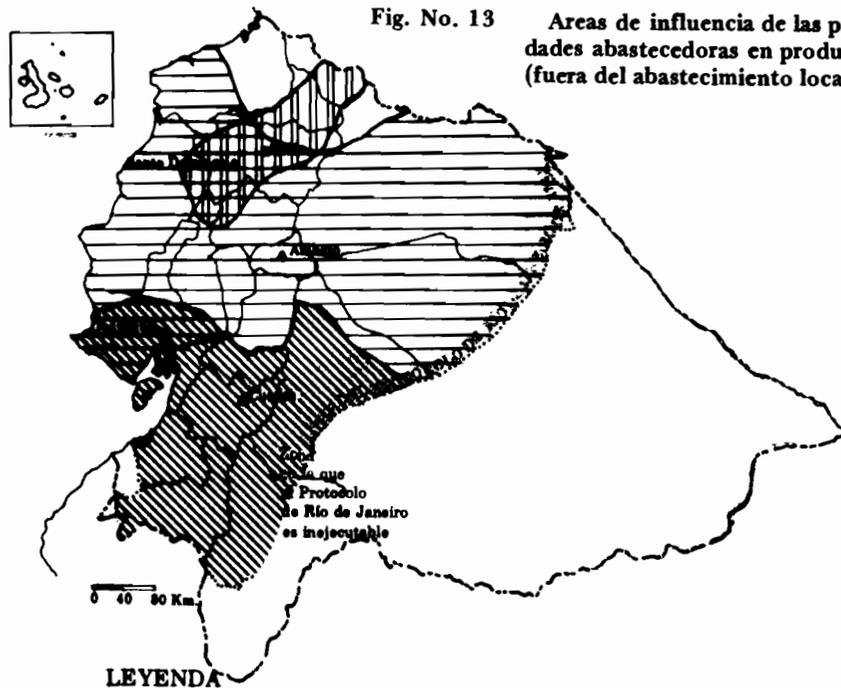


Fig. No. 13 **Áreas de influencia de las principales ciudades abastecedoras en productos agrícolas (fuera del abastecimiento local).**



LEYENDA

-  Centros urbanos abastecedores
-  Área principal de influencia de Ambato
-  Área principal de influencia de Santo Domingo, productos costeros)
-  Área principal de influencia de Cuenca y otros centros del Austro

dos razones principales: es el más grande centro de consumo del país y se encuentra situado lejos de los centros de producción de la Sierra. Los productos que vienen de Ambato llegan a Guayaquil generalmente por el mercado mayorista de la calle Machala (y de sus proximidades) durante la noche de los días viernes y sábados, para ser vendidos el sábado y el domingo, principales días de mercado en el puerto principal.

(10) Los productos que vienen del Norte del país: choclo (tierno) y tomate de la provincia de Imbabura, papas y fréjoles del Carchi (parece que estos alimentos pasan poco por la ciudad de Tulcán), también van directamente a estos mercados.

Los demás flujos de productos frescos que alimentan a esta ciudad, provienen principalmente de la región de Cuenca (así como gran parte de la carne y la leche) y de la provincia de Chimborazo. Algunas regiones de la Sierra envían productos más específicos: Carchi tiene una especial importancia para la papa e Imbabura para el tomate.

De la Costa vienen el arroz de la región de Daule, Bahahoyo, Balzar y Milagro; las frutas tropicales de la región de Santo Domingo, Quevedo y Machala; el pescado y los mariscos de la región de Manabí, de Guayas y de El Oro; una parte de la carne, de la región de Santo Domingo.

Si bien Guayaquil es un mercado consumidor, tiene también un papel de redistribución. Una parte de los productos que llegan a la ciudad son reexpedidos a otras ciudades de la región principalmente hacia la Península: Salinas, Santa Elena, La Libertad y Playas.

En lo que toca a Quito, numerosas regiones de la provincia de Pichincha se han especializado en abastecer a este importante mercado de consumo: el Valle de los Chillos, la zona nor-occidental (Nanegal, Nanegalito), la zona este (Tumbaco, Yaruquí, Pifo, El Quinche), Machachi y Cayambe. Los productos frescos así como la leche y la carne vienen directamente de esos centros de producción a los mercados mayoristas de Quito (10).

Otra parte del abastecimiento de la capital pasa, como queda ya señalado, por dos centros donde se reúnen numerosos productos: Ambato, principalmente para los de la Sierra, y Santo Domingo de los Colorados para los de la Costa. Este último funciona un poco como puerto costero de Quito donde se acumulan los productos alimenticios de la región tropical antes de subir a la capital.

Las principales zonas de la Costa que proveen a Quito en abastos alimenticios son las siguientes: Santo Domingo para la carne y las frutas tropicales; Balzar, Bahoyo, Daule, Milagro para el arroz; Manabí y en menor proporción Esmeraldas para el pescado y los mariscos; Balzapamba y Echeandía (provincia de Bolívar) para los cítricos.

El conjunto de estos datos está resumido en el croquis de la fig. 12.

3.3. Los actores del abastecimiento

De este conjunto de hechos se concluye un aspecto del *funcionamiento de la red urbana* ecuatoriana, muy particular y muy interesante: El fenómeno esencial es que los dos grandes centros urbanos, Guayaquil y Quito, no dominan realmente el sistema comercial que permite su abastecimiento en productos alimenticios. En varios centros de importancia mediana, sobre todo Ambato, y en menor grado Santo Domingo, Cuenca, y a un nivel más bajo, algunos otros como Riobamba, hay toda una jerarquía de actores de importancia muy variable. Flexible y notablemente adaptado a la sociedad y a la geografía ecuatoriana, se trata, finalmente, de un sistema bien manejado.

El capítulo 13 mostrará, en el caso de Ambato, cómo funciona comercialmente pero también socialmente este sistema. Desde el punto de vista geográfico, Ambato y Santo Domingo se encuentran en posiciones claves dentro de la red nacional de vías de comunicación y se hallan así en contacto con las grandes regiones ecológicas del país.

Al lado de este sistema, organizado en gran parte sobre la base de los centros urbanos intermedios y que, por lo tanto, aseguran cierto reequilibrio con relación a las dos metrópolis centrales, se desarrollan cada vez más nuevas formas de distribución basadas en sistemas modernos integrados que asocian unidades de producción, centros de condicionamiento y la cadena de distribución bajo forma de supermercados. Dos grandes cadenas, la una con sede en Quito y la otra en Guayaquil, están desarrollándose actualmente.

Además, existe otra tentativa para cambiar el sistema tradicional. Apoyándose en modelos internacionales (proyecto MAG-FAO), tecnócratas y grupos financieros, especialmente en Quito, buscan imponer una reorganización de los mercados con la creación de "Mercados Mayoristas" donde se desarticularía la organización social y geográfica actual del sistema de comercialización.

Deseamos solamente llamar aquí la atención de los responsables sobre las consecuencias evidentes de estas últimas transformaciones: refuerzo de los dos grandes centros metropolitanos, de la bicefalía Quito-Guayaquil y, paralelamente, debilitamiento del papel de centros secundarios, de polos de equilibrio, cuyas funciones de decisión y de iniciativa se verán muy claramente disminuidas. Pero, sobre todo, estas transformaciones acentuarán las tendencias concentradoras y monopólicas, tanto de la producción como de la comercialización; estimularán el desarrollo de otros canales de comercialización a costa de la regresión de los mercados y ferias y, finalmente, impactarán en la misma estructura agraria.

4 Flujos de pasajeros terrestres y aéreos dentro del país.

4.1 Flujos de personas por carreteras

La red de carreteras es una de las manifestaciones más significativas del grado de integración física del país. Los flujos de pasajeros que por ella transitan cotidianamente, a más de ser importante vivencia espacial de esa integración, es también signo y expresión del multifacético desarrollo desigual de la sociedad ecuatoriana. La densidad o intensidad de los flujos de personas, distribuidos desigualmente sobre el territorio nacional, calca muy de cerca las conocidas estructuras del espacio ecuatoriano: la bipolarización o bicefalía de Quito y Guayaquil, la difícil superación del gran obstáculo de los Andes, el mayor dinamismo relativo de la Costa, el semi aislamiento del Austro serrano y del Nor-occidente costero, y, en fin, la incipiente integración de la Región Amazónica.

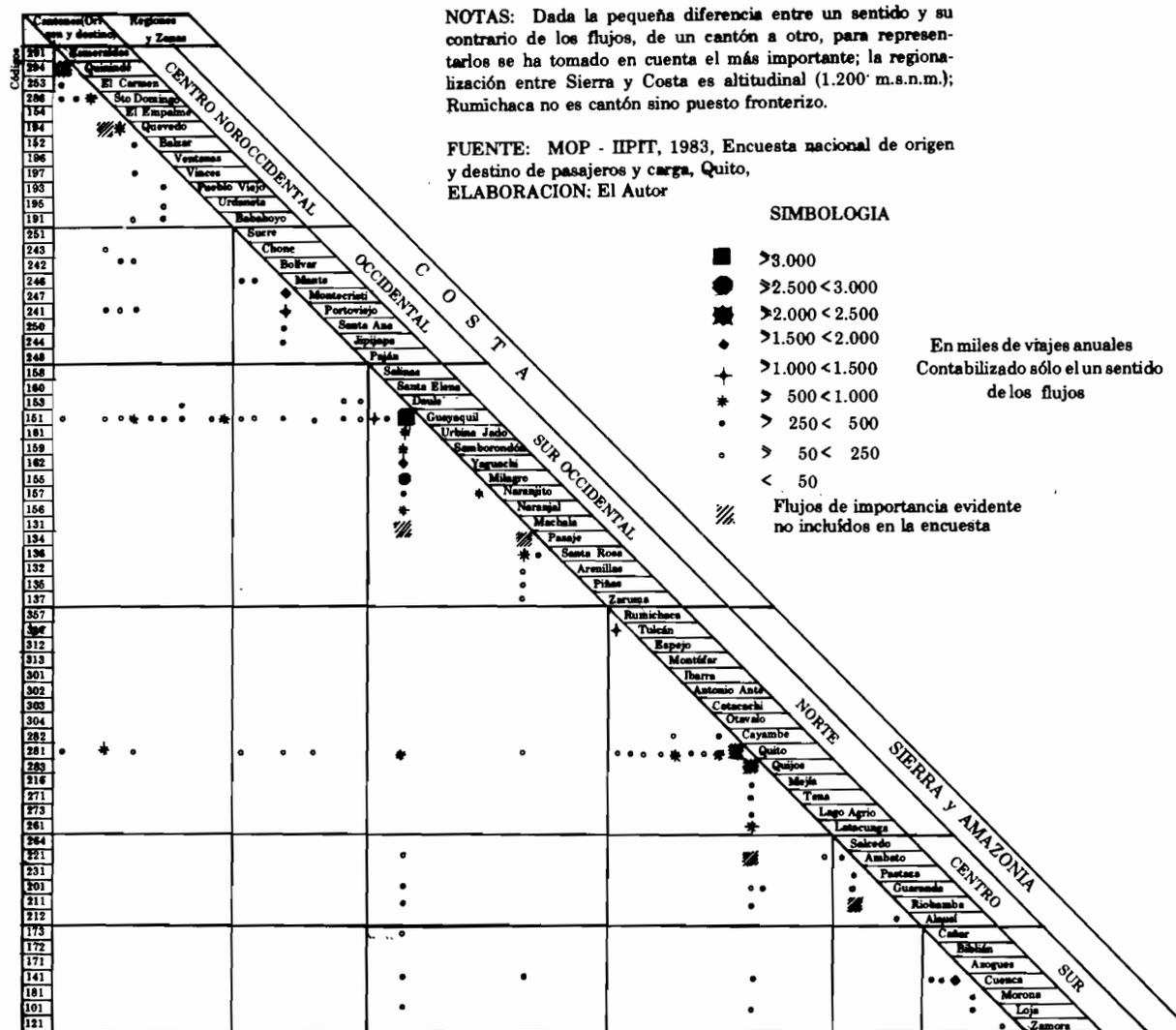
Utilizando los resultados de una encuesta de origen y destino de pasajeros por carreteras (11), llevada a cabo a principios de la presente década, se puede tentar una zonificación particular del país y mirar cómo se distribuyen los flujos de personas al interior de cada zona y entre ellas.

En base de una matriz sintética de los flujos, que sólo tiene en cuenta los de 50 mil o más viajes anuales (ver figuras 14, 15) se pueden establecer las siguientes constataciones generales:

a. Que los dos centros principales de donde salen

(11) MOP-IIPPT, 1983, "Encuesta Nacional de Origen y Destino de pasajeros y Carga", mimeografiado, en "Nuevo Plan de Inversiones, Tomo I, Documento de trabajo No. 2-28", pag. 134-175.

Fig. No. 14 Principales flujos de pasajeros terrestres (más de 50 mil viajes anuales).



NOTAS: Dada la pequeña diferencia entre un sentido y su contrario de los flujos, de un cantón a otro, para representarlos se ha tomado en cuenta el más importante; la regionalización entre Sierra y Costa es altitudinal (1.200' m.s.n.m.); Rumichaca no es cantón sino puesto fronterizo.

FUENTE: MOP - IIPIT, 1983, Encuesta nacional de origen y destino de pasajeros y carga, Quito, ELABORACION: El Autor

SIMBOLOGIA

- >3.000
 - >2.500 < 3.000
 - ★ >2.000 < 2.500
 - ◆ >1.500 < 2.000
 - ✦ >1.000 < 1.500
 - * > 500 < 1.000
 - > 250 < 500
 - > 50 < 250
 - ▨ Flujos de importancia evidente no incluidos en la encuesta
- En miles de viajes anuales
Contabilizado sólo el un sentido de los flujos

y llegan los flujos a nivel nacional son Quito y Guayaquil.

- b. Que a partir de la irradiación de estos dos centros se puede zonificar el país en dos grandes áreas que si por un lado se superponen en buena parte del territorio nacional, por otro lado no lo cubren en su integridad.
- c. Que a más de esta zonificación primaria cabe

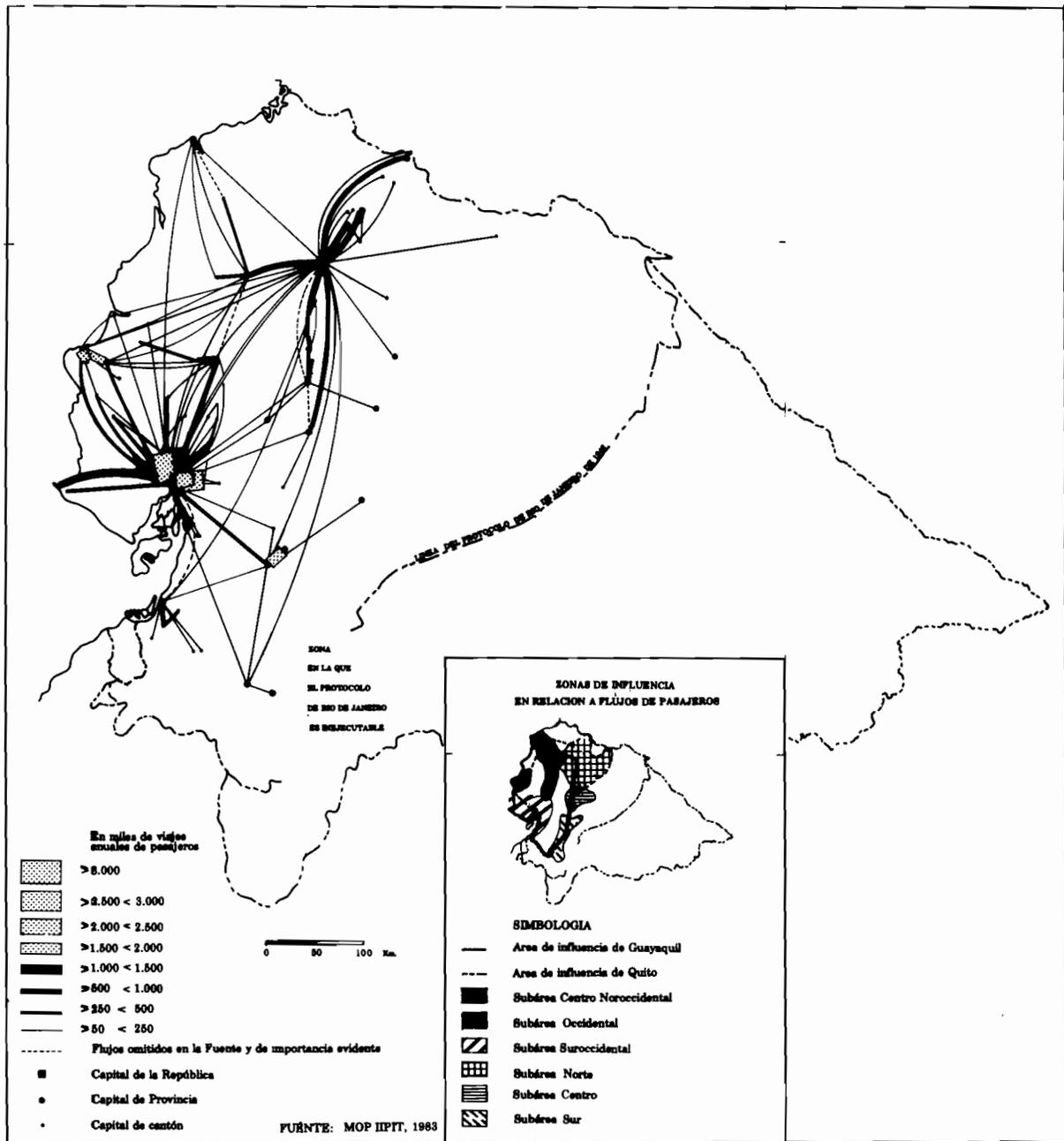
(12) Esta subregionalización trata de corregir algunas omisiones importantes de la encuesta, principalmente la falta de informaciones de flujos entre Santo Domingo y Quevedo, y entre Guayaquil y Machala. Las otras omisiones, si bien no inciden en la subzonificación han sido también señaladas, tanto en la matriz sintética como en la cartografía correspondiente: son las referentes a los flujos Esmeraldas-Quinindé, Machala-Pasaje, Quito-Cayambe, Quito-Mejía, Quito-Ambato y Ambato Riobamba. Al respecto, las matrices, fuente de la información que se utiliza aquí, "son parciales es decir sólo son para cada par de cantones que se encuentran en las matrices; los resultados pueden servir como estimación del flujo anual (1981) de esos pares de zonas" (MOP-IIPIT, 1983, op. cit, pag. 60); además, el trabajo de la encuesta respectiva se concentró en Manabí: de las 50 estaciones de encuesta, 18 estuvieron en esa provincia (Idem, p. 3)

una zonificación secundaria la que destaca seis subáreas en todo el país, tres en la Costa (Centro Noroccidental, Occidental y Suroccidental) y otras tres en la Sierra y Amazonía (Norte, Centro y Sur) (12).

Si se observa la densidad y sobre todo la intensidad de los flujos dentro de cada una de éstas subáreas (ver cuadro No. 1) el caso de la Suroccidental centrada en Guayaquil aparece exceptional. Se halla mucho más densa e intensa que la subárea irradiada por Quito. Es así como la encuesta detectó, para el cantón Guayaquil, un flujo de una intensidad tres veces más importante que para el cantón Quito (17,6 millones contra 6,0 millones de viajes anuales). En densidad de flujos, Guayaquil aparece con 9 puntos sobre Quito (40.2% contra 30.8%). Sin embargo, tanto para el uno como para el otro caso, se constató que hay una similar irradiación (77 contra 78).

Después de Guayaquil y Quito, que son los cantones más poblados del país, el cantón que más genera o recibe pasajeros es Manta (4,1 millones anuales) y en tercer lugar, pero mucho después, se halla Cuenca (2,9), a pesar de que este tiene más de cuatro veces la

Fig. No. 15 Red de los flujos más importantes de pasajeros terrestres (más de 50 mil viajes anuales)



CUADRO 1

INTENSIDAD, IRRADIACION Y DENSIDAD DE LOS FLUJOS DE PASAJEROS,
DESDE O HASTA LOS PRINCIPALES EJES DEL PAIS.

Cantones (origen y destino)	Intensidad (Miles)	Irradiación	Densidad (%)
Guayaquil	17,577	77	40,2
Quito	5,982	78	30,8
Manta	4,158	47	17,0
Cuenca	2,862	62	12,9
Santo Domingo	2,253*	67	10,4
Quevedo	2,152*	47	17,0
Babahoyo	1,723	40	12,5
Ambato	1,517*	77	6,5
Machala	1,373*	50	12,0
Latacunga	1,205	40	7,5
Riobamba	1,023	47	6,4

Fuente: MOP - IIPIT. Op. cit.

Notas explicativas A) DEFINICIONES.

Intensidad de los flujos: Número total de viajes de pasajeros por año. Por razones de simplificación se ha tenido en cuenta sólo en un sentido los flujos y sin riesgo de distorsión grave, pues en todos los casos el número total de viajes, en uno y en otro sentido, prácticamente es igual.

Viaje del pasajero: Según la definición de la encuesta, es el desplazamiento de una persona desde el lugar de donde inició su viaje en vehículo motorizado hasta el lugar destino último del desplazamiento; el origen y destino no son necesariamente el del vehículo encuestado (MOP - IIPIT, op. cit. pag. D-9).

Irradiación del cantón: Número total de lugares con los que en el cantón mantiene flujos, según la encuesta, sin importar la intensidad de los flujos.

Densidad del flujo: Porcentaje de los lugares con los que el cantón tiene 50 mil o más viajes anuales (un sólo sentido del flujo), con relación a la irradiación del cantón.

B) Los asteriscos señalan cifras que se hallan evidente y significativamente subvaluadas.

población de aquél. Sin embargo, en lo que se refiere a irradiación, Cuenca es mucho más importante que Manta (62 lugares contra 47), aunque en densidad, el Cantón manabita supera al serrano en cuatro puntos (17.0% contra 12.9%).

Si hay centros que tienen cierta irradiación nacional, aunque muy lejos en intensidad de flujos que las dos metrópolis del país, estos son Ambato y Santo Domingo. El primero tiene una irradiación igual a Guayaquil (77), y el otro, no muy lejos de esta (67).

Como podrá comprenderse, la intensidad, irradiación y densidad de los flujos de pasajeros, está en función de múltiples variables, entre las que merece mencionarse la población, la ubicación geográfica y la función urbana de las diferentes cabeceras cantonales o provinciales involucradas.

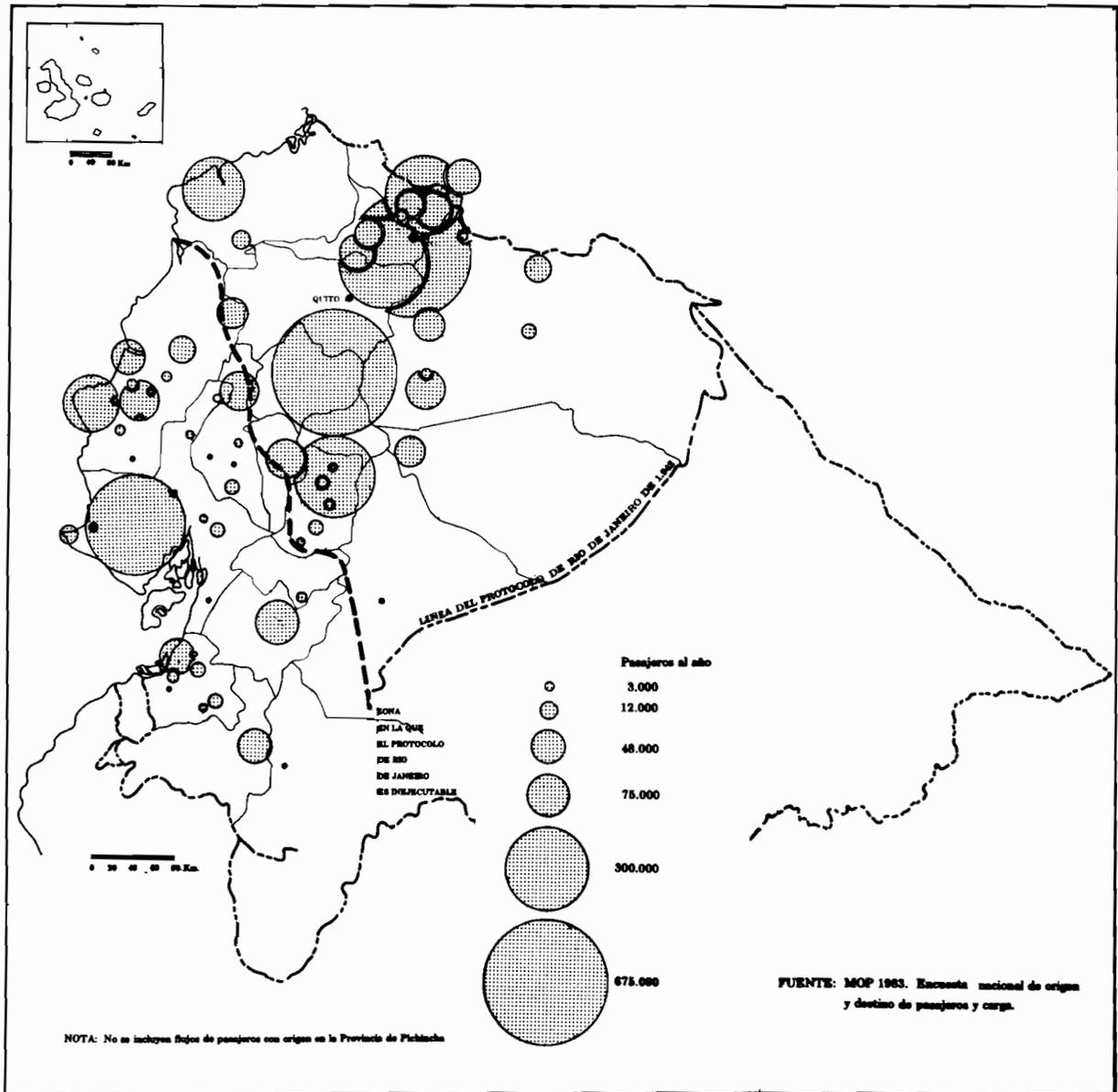
Es así como, evidentemente, mientras más poblado es un lugar mayor es la posibilidad de que el número de pasajeros que a él o de él fluyan sea más grande. Es por esto que la mayor concentración de pasajeros se halla en torno a las ciudades más grandes del país, aunque al respecto existan significativas despropor-

ciones. Salvando algunas deficiencias de la ubicación de los lugares de conteo, que parecen ser importantes en la encuesta, la desproporción existente entre Guayaquil y Quito podría explicarse por la cercanía a la primera de importantes localidades urbanas. Efectivamente, dentro del perímetro de 50 km. de esta ciudad se encuentran 4 localidades de más de 10 mil habitantes con un total de 153 mil (Milagro, Durán, Daule y Naranjito), lo cual está muy lejos de ser similar en las cercanías de Quito.

La desproporción existente entre Manta y Cuenca puede así mismo tener una explicación parcial en el hecho de que sólo la población del puerto manabita, sumada a la de Portoviejo (localidades distantes en menos de 50 km) alcanza cerca de 200 mil habitantes. Además, los intensos flujos Manta-Montecristi y Manta-Portoviejo obedecen a funciones muy particulares de esta micro red urbana manabita (ver capítulo 14 de la presente obra).

Por otra parte, la mayor irradiación de Cuenca sobre Manta tiene al parecer una razón muy significativa de ubicación: el cantón serrano, como algunos de los ubicados en el Callejón Interandino, tiene conexiones

Fig. No. 16 Origen de los pasajeros con destino a Quito (transporte terrestre).



viales tanto en sentido meridiano como latitudinal, lo cual es geográficamente imposible en el caso de Manta por su ubicación litoral.

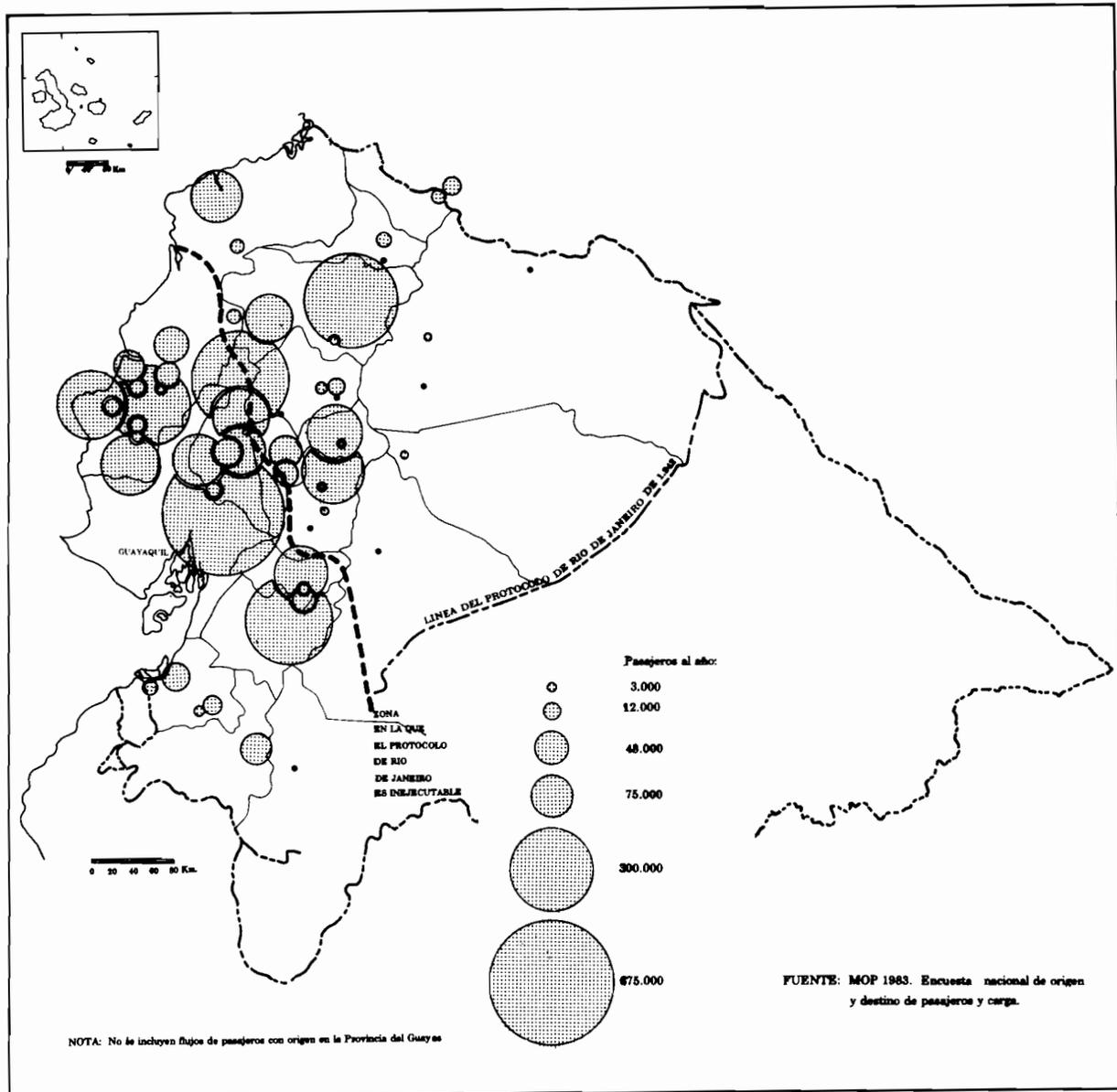
Otros casos en donde la ubicación geográfica es, sino determinante muy condicionante de los flujos de personas, y especialmente de su irradiación, son los de Ambato y Santo Domingo. El primero, asentado en el centro geográfico del país, dispone de buenas vías hacia los cuatro puntos cardinales, es, como quedó señalado a propósito del abastecimiento de las ciudades

(Cf. además capítulo 13), un polo comercial de gran importancia. Santo Domingo, si bien su ubicación con relación a todo el territorio nacional es decentrada, es uno de los eslabones más importantes de unión entre las zonas más pobladas y fértiles de la Costa (Cuenca del río Guayas) y las más densamente ocupadas de la Sierra (área metropolitana de Quito).

Para concluir, observemos las fig 16 y 17 que representan los flujos de pasajeros por vía terrestre, cuyo destino es Quito o Guayaquil.

La línea que marca la división entre la zona de influen-

Fig. No. 17 Origen de los pasajeros con destino a Guayaquil (transporte terrestre)



cia mayoritaria de Quito y la de Guayaquil tiene un trasado comparable a las que ya hemos observado para otros tipos de flujos. Pasa por el Norte de Manabí, deja El Carmen en la zona de influencia de Quito, pasa entre Santo Domingo y Quevedo, luego al Sur de Guaranda y llega al límite entre Chimborazo y Cañar.

Pero es interesante notar la diferencia de irradiación mucho más difusa y repartida en el conjunto del territorio. Además, las dos provincias del Norte de la Sierra (Carchi e Imbabura) pertenecen en forma clara y casi exclusiva a la zona de atracción de la capital.

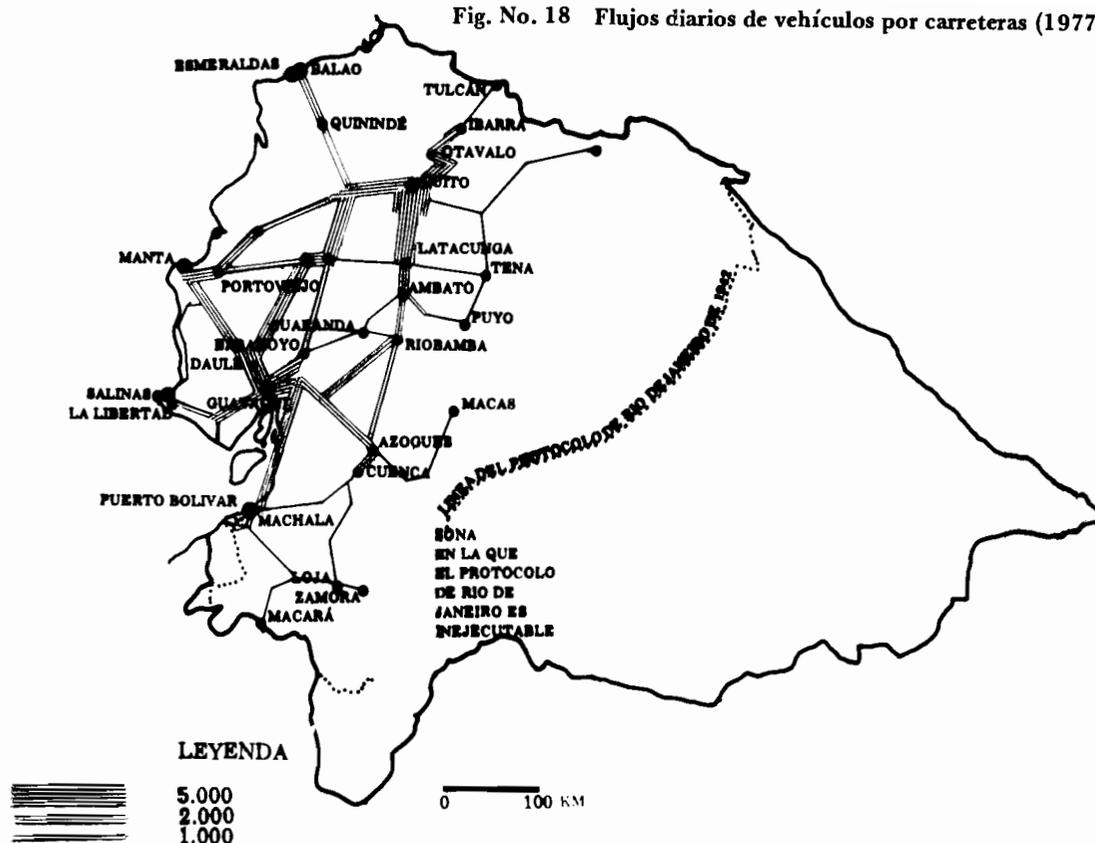
4.2. Flujos de personas por avión.-

Los desplazamientos de personas por la vía aérea dentro del país acentúan la desigualdad del desarrollo espacial de la sociedad ecuatoriana. La transparencia del espacio aéreo y la modernidad de su control son, al mismo tiempo, factores de integración y de desintegración del territorio y población nacionales.

Los flujos en 1983.

De las 17 rutas aéreas más importantes en 1983 (con

Fig. No. 18 Flujos diarios de vehículos por carreteras (1977)



FUENTE: Atlas del Ecuador, Ediciones J. A. y Banco Central

más de mil pasajeros anuales sumando los dos sentidos del flujo), sólo dos no tienen como origen o destino Quito o Guayaquil; además el número de pasajeros aéreos entre las dos metrópolis concentran el 53% de todo el país.

Por otra parte, la distribución, por lugar, del total de pasajeros aéreos es la siguiente: de los 16 lugares que generan más de mil pasajeros, sólo 11 sobrepasan las diez mil, y de estos, apenas 7 lo hacen por sobre los cincuenta mil (ver figura 19 y cuadro No. 2).

Las circunstancias que determinan tanto la intensidad de los flujos como la localización de sus puntos de origen y destino, son de variada naturaleza. El porte demográfico de las localidades es la principal pero no la única; no siempre población e intensidad de los flujos están en relación directa: Las siete ciudades más pobladas del país (Guayaquil, Quito, Cuenca, Machala, Portoviejo, Ambato y Manta) no son las siete localidades que más flujos aéreos de pasajeros generan. Las posibles explicaciones de esta aparente anomalía son las siguientes:

— La cercanía de Portoviejo a Manta hace que los pasajeros de la capital provincial sean absorbidos por el puerto manabita, el que, dicho de paso, aparece, después de Quito y Guayaquil, como el único eje con más de una ruta aérea de flujos superiores de 50 mil

pasajeros anuales.

— En el caso de Ambato, su cercanía con la capital de la república, 121 km por vía terrestre, le exime de la necesidad de una ruta aérea con Quito. Sin embargo, la razón de la distancia no es aplicable a otra situación similar: la de Machala con respecto a Guayaquil (191 km por vía terrestre).

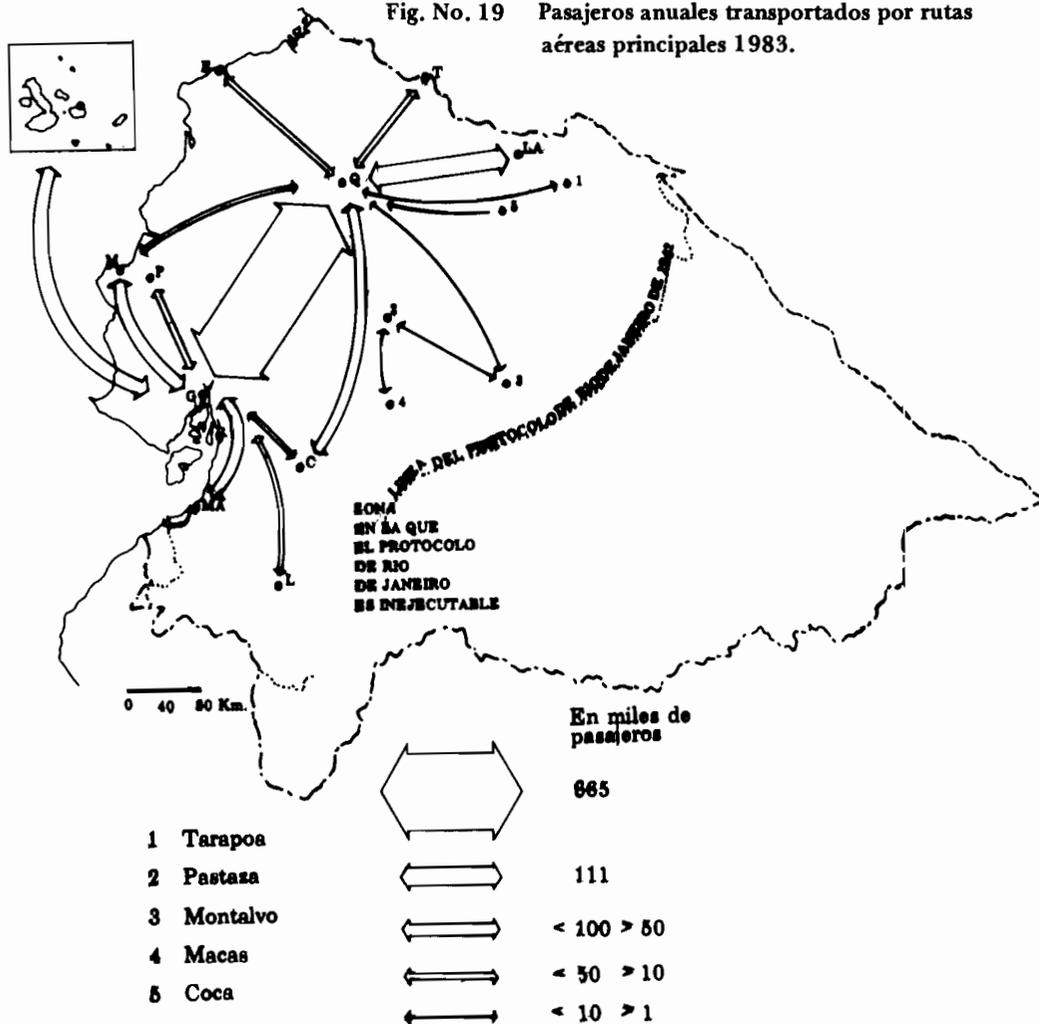
— La estrecha vinculación técnica y administrativa entre la capital de la república y el centro más importante de producción petrolera del país, así como la mala calidad de la vía terrestre, hace que la ruta aérea entre Quito y Lago Agrio sea la segunda en importancia en el país.

— El atractivo turístico internacional de Galápagos explica el gran número de pasajeros aéreos entre el continente y las islas.

Otros elementos que están en la causa de los flujos y de su ubicación geográfica son: para Machala, su dinamismo agroexportador, muy vinculado a Guayaquil; para Esmeraldas, en parte la presencia de la refinería petrolera, en parte el atractivo turístico de sus playas cercanas; para Loja, su aislamiento geográfico; y finalmente, para Tulcán, su actividad comercial fronteriza.

Si se compara la intensidad e irradiación de flu-

Fig. No. 19 Pasajeros anuales transportados por rutas aéreas principales 1983.



jos aéreos que generan las dos metrópolis del país, se encuentra que hay una gran simetría entre ellas, en gran parte porque concentran conjuntamente, poco más de la mitad de los pasajeros aéreos del país. Excluyendo esta gran bipolarización tan conocida, es interesante notar cómo, si por una parte Quito tiene una irradiación más nacional que Guayaquil, esta última ciudad tiene una irradiación más regional que aquella. Efectivamente, los flujos interregionales que genera la capital de la república son más importantes que los que genera dentro de su propia región; los flujos generados por Guayaquil tienen un comportamiento geográfico contrario: son más importantes dentro de la Costa que con la Sierra, Región Amazónica y Galápagos. El Cuadro No. 3 (ver pág. 102) confirma esta comparación. Se repite aquí lo que hemos constatado con relación a los flujos terrestres de pasajeros.

En otros términos, sin tener en cuenta la ruta aérea más importante del país, la influencia aérea de Quito es geográficamente más extensa que la de Guayaquil. Va desde Manta al Occidente hasta Lago Agrio, Tarapoa, etc. hacia el Oriente, pasando por Esmeraldas al Noroccidente, por Tulcán al Norte y por Cuenca al Sur. En cambio, la influencia de Guayaquil si bien se extiende desde Galápagos, sólo se limita a Manta y

Portoviejo al Occidente continental, y a Machala, Cuenca y Loja al Suroccidente y Sur, respectivamente. Además, hay que señalar que la gran mayoría de los turistas que van a Galápagos toman el avión en Quito, pero son contabilizados desde Guayaquil en donde hacen escala. Nótese, en fin, que la ruta Quito-Manta es más importante que la Guayaquil-Manta y que esta primacía de la capital del país no es simétrica, como podría pensarse, con la ruta Guayaquil-Cuenca.

Evolución reciente de los flujos (1979-1983).

En términos globales, entre 1979 y 1983, el transporte aéreo de personas dentro del país ha tenido un importante crecimiento, aunque matizado por una ligera baja entre 1980 y 1981. Es así como en cuatro años el número total de pasajeros anuales pasó de 1.012.252 a 1.262.609, lo cual significa un incremento del 25%. Por otra parte, se ha mantenido prácticamente el mismo número de rutas importantes (con más de mil pasajeros anuales en los dos sentidos de las rutas).

Más particularmente, entre los años señalados, han aparecido seis nuevas rutas y desaparecido cuatro antiguas. Las primeras involucran especialmente locali-

CUADRO 2
PASAJEROS AEROS POR AÑO SEGUN RUTAS PROVINCIALES
1979 - 1983

RUTAS	1979		1983		INDICES DE CRECIMIENTO 1979 - 1983
	MILES	%	MILES	%	
Quito-Guayaquil	618	61,0	665	52,7	108
Quito-Lago Agrio	48	4,8	111	8,8	230
Quito-Cuenca	36	3,6	90	7,1	246
Quito-Manta	52	5,2	76	6,0	144
Guayaquil-Galápagos	33	3,3	54	4,2	162
Guayaquil-Manta	—	—	53	4,2	—
Guayaquil-Machala	27	2,7	51	4,0	186
Quito-Esmeraldas	25	2,5	41	3,2	163
Guayaquil-Loja	28	2,8	23	1,8	83
Guayaquil -Cuenca	56	5,5	21	1,7	38
Quito-Tulcán	17	1,7	17	1,3	101
Guayaquil-Portoviejo	—	—	14	1,1	—
Quito-Coca	—	—	9	0,7	—
Pastaza-Macas	5	0,5	6	0,5	126
Quito-Montalvo	—	—	5	0,4	—
Pastaza-Montalvo	—	—	3	0,3	—
Quito-Tarapoa	—	—	2	0,1	—
Quito-Loja	14	1,4	—	—	—
Guayaquil-Ambato	6	0,6	—	—	—
Quito-Portoviejo	5	0,5	—	—	—
Guayaquil-Macará	1	0,1	—	—	—
OTRAS	41	4,0	22	1,7	—
TOTAL	1.012	100,00	1.263	100,00	125

NOTA: Las cifras de este cuadro son el resultado de la adición de los dos sentidos de los flujos (Quito-Guayaquil = número de pasajeros de Quito a Guayaquil más el de Guayaquil a Quito). Sólo constan las rutas que en esa forma alcanzan los mil pasajeros anuales.

Fuente: Dirección de Aviación Civil.

dades amazónicas y costeñas, y las segundas, más que todo serranas. Entre las que han incrementado su número de pasajeros se destacan las de Quito-Cuenca Quito-Lago Agrio y Guayaquil-Machala, con índices de 246, 230 y 186, respectivamente. Entre las que han disminuido, cabe señalar la de Guayaquil-Cuenca con un índice de 38. La principal ruta aérea del país, Quito-Guayaquil-Quito, a pesar de haber incrementado su número de pasajeros, pierde en peso relativo frente al total del país: de 61,0% pasa a 52,7% (ver figura No. 20 y cuadro No. 2).

Estas constataciones hacen pensar que hay una ligerísima tendencia a la desconcentración de los flujos aéreos de personas, debido quizás a una saturación de la ruta principal y, que la contrapartida de esta tendencia se encuentra en el reforzamiento de la irradiación nacional de Quito y de la regional de Guayaquil. La situación de Cuenca es muy particular: tiende a perder vinculación con el puerto principal y a fortalecer espectacularmente el que tiene con la capital del país; razones de distancias terrestres y de la calidad de vía explicarían en gran parte esta particularidad.

Flujos aéreos en el Sur de la Región Amazónica.

Una es la situación de aislamiento geográfico del Nor-

este petrolero y otra, muy diferente y más grave, la del Sur amazónico. En el primer caso la producción petrolera ha provocado un notable crecimiento de la población a través de migraciones. También ha habido en este sector un rápido establecimiento de rutas terrestres y aéreas, que resuelven en buena medida el problema de la distancia con los centros políticos y económicos del país; en el punto anterior se señaló el gran dinamismo de la ruta aérea entre Quito y Lago Agrio, segunda en importancia en el Ecuador. En cambio, en el Sur de la Región Amazónica, desprovista de pozos petroleros, con pocas vías de comunicación y poblada por una significativa población autóctona —los Shuar y Achuar—, la integración al territorio nacional es aún precaria. Sin embargo la solución aérea a esta situación parece ser la que más rápidamente se está implantando en esta amplia zona.

Si bien existe en la región el servicio de dos pequeñas compañías aéreas locales, que se suma al de los transportes aéreos militares, dos sistemas de flujos aéreos se destacan: el de las "Alas de Socorro" y el de "Servicio Aéreo Misionero".

"Alas de Socorro" es un servicio aéreo de las misiones evangélicas asentadas en Puyo y opera sobre todo en

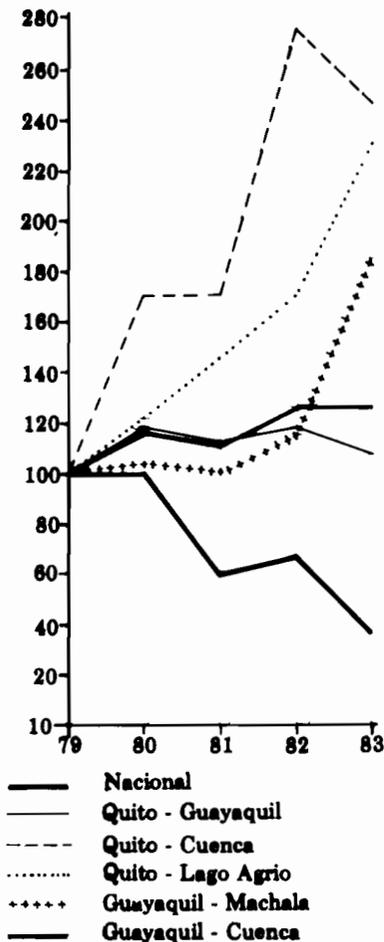


Fig. No. 20 Indices de crecimiento de pasajeros en las rutas aéreas más significativas, de 1979 a 1983.

la provincia de Pastaza, donde alcanzó la alta intensidad de 6 mil vuelos durante el año de 1983 (13).

“Servicio Aéreo Misionero” (SAM) en cambio, concentra el 80% de su actividad en la provincia de Morona Santiago y, al parecer, es el organismo aéreo mejor estructurado de la región con la actividad más intensa. Es capaz de evacuar al menos unos mil enfermos por año y, en 1983, realizó más de 9 mil vuelos, transportando cerca de 30 mil pasajeros. La evolución de este servicio no ha sido menos impresionante: en nueve años de existencia, el número de vuelos se ha multiplicado por más de veinte veces y el de aviones que dispone, por ocho. Es un servicio organizado por la Misión Salesiana y la Federación Shuar con sede en Macas.(14)

4.3. Infraestructuras hospitalarias y universitarias

Para completar este estudio sobre los flujos de

- (13) Malovic, D., “Genèse d’un front pionnier aérien: une nouvelle forme de pouvoir chez les Shuars en Amazonie équatorienne”, CREDAL, Paris, pag. 42.
- (14) Idem. pag. 43 y 47.
- (15) GONDARD, P, 1976, “Estudio de la infraestructura de salud.- Para la regionalización agrícola del Ecuador”; poligrafiado, MAG-ORSTOM, Quito, 31 p.

personas, comentaremos brevemente dos croquis de especial interés sobre las infraestructuras *hospitalarias* y *universitarias*, así como sus respectivas áreas geográficas de atracción (15) (figuras Nos. 21 y 22)

La determinación de las áreas de atracción hospitalarias, relacionadas con los equipamientos localizados principalmente en función del rango administrativo de las ciudades, no presenta ninguna sorpresa. La delimitación de las áreas de influencia de las dos metrópolis, en particular, es conforme a la mayoría de las que hemos trazado para otros criterios. Al contrario, en lo que se refiere a la atracción universitaria, la influencia de Quito se extiende a un espacio mucho más importante, en detrimento de Guayaquil. Toda la Sierra, incluidas Cuenca y Loja, se orientan hacia Quito, con preferencia sobre Guayaquil, en el aspecto universitario. Para los estudiantes de alto nivel, los investigadores, los artistas, Quito es beneficiario de un patrimonio cultural e intelectual que hace de la capital un foco de incomparable atracción.

5.- Areas de influencia en la determinación de regiones polarizadas

En el croquis de la fig. No. 23 hemos ensayado sintetizar el conjunto de los flujos y de las áreas de influencia que se manifiestan a partir de la red de las ciudades ecuatorianas.

No hemos representado más que dos metrópolis y los principales centros urbanos. Hablaremos, pues, solamente de las áreas de influencia de primero y segundo nivel, dejando de lado completamente la influencia de los pequeños centros urbanos que no es posible estudiar sino colocándose a nivel regional o provincial.

5.1. Primer nivel

En lo que se refiere a *las dos metrópolis*, hemos determinado para cada una, una región de influencia exclusiva, polarizada. Al interior de dos zonas así delimitadas, la influencia de cada metrópoli es aplastante en todos los campos que requieren cierto nivel de toma de decisión, de acceso a los servicios especiales o en materia de medios de comunicación colectiva. Un segundo límite marca el área de influencia en la que predomina cada una de estas dos metrópolis en forma más amplia con relación a la otra. En un tercer dominio, conformado por una parte de la provincia de Esmeraldas, el centro de Bolívar y el Sur de Chimborazo, las dos metrópolis se dividen la influencia en diversos campos aunque con cierta preponderancia de Quito.

5.2. Segundo nivel

En el segundo nivel, varios centros urbanos constituyen los polos suficientemente autónomos y

CUADRO 3
INTENSIDAD E IRRADIACION REGIONAL DE LOS FLUJOS DE PASAJEROS AEREOS
QUE GENERAN QUITO Y GUAYAQUIL, EXCLUYENDO LOS FLUJOS
ENTRE LAS DOS. 1983

		SIERRA	COSTA	R. Amazonas	Galápagos	TOTAL FLUJOS	
						Intrareg.	Interreg.
Quito	Irradiación	2	2	4	—	2	6
	Intensidad	106.506	116.663	126.840	—	106.506	243.503
Guayaquil	Irradiación	2	3	—	1	3	3
	Intensidad	44.310	118.110	—	53.580	118.110	97.810

Nota Explicativa:

Irradiación — Número de lugares con los que la metrópoli tiene flujos de más de 1.000 ejemplares aéreos anuales (sumados los dos sentidos de la ruta)

Intensidad — Número total de pasajeros aéreos durante el año (sumados los dos sentidos de la ruta)

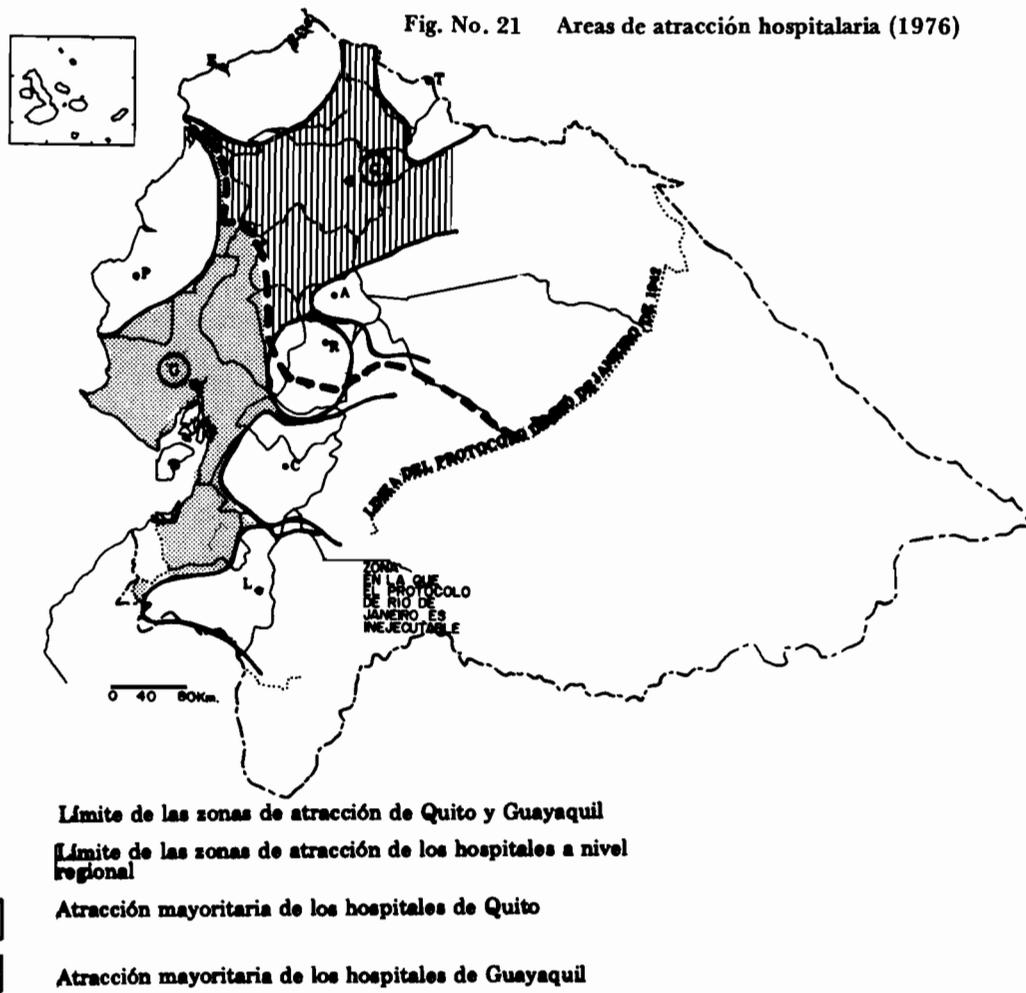
Fuente: Dirección de Aviación Civil.

atractivos para determinar igualmente “regiones polarizadas”.

Se trata principalmente de Cuenca y del conjunto Manta-Portoviejo. El primero determina una región que se extiende a tres provincias en las que se ejerce la acción del CREA, y la segunda a la provincia de Manabí, excepto el cantón El Carmen. Estos dos polos poseen los mejores equipos y los instrumentos de poder (periódicos, radios, servicios especiales, bancos, universidades, sede de organismos regionales de desa-

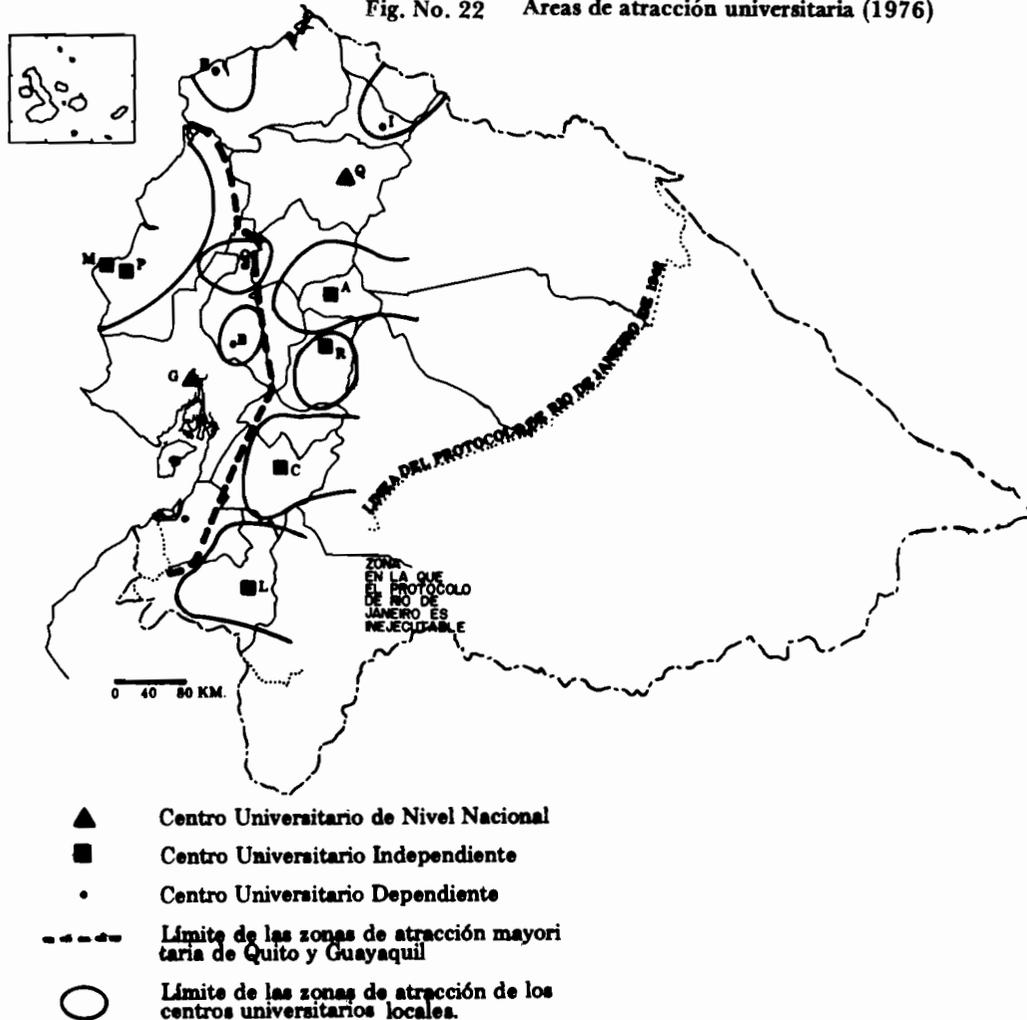
rollo) aptos para constituir centros de equilibrio, de un lado y otro, del eje Quito-Guayaquil. Sin embargo, el mal estado de las vías de acceso interregionales de estos dos centros, en particular al puerto de Manta, demuestra hasta qué punto el poder ejercido por las dos metrópolis, tanto económico como político, puede reducir este eventual papel equilibrador.

Ambato, Machala, Loja y Riobamba se encuentran igualmente en el centro de pequeñas regiones polarizadas, las dos primeras claramente más dinámicas que



FUENTE: P. Gondard, MAG - ORSTOM.
 Atlas de Ecuador IGM - 1977

Fig. No. 22 Areas de atracción universitaria (1976)



las otras dos. Santo Domingo, ciudad nueva, está constituyendo una verdadera región, incluido El Carmen, Quinindé y el sector de los Bancos. Se trata de una región “en devenir” pero que no hemos dudado en representar puesto que se ha constituido y desarrollado con rapidez en estos quince últimos años.

Finalmente, Esmeraldas, ciudad dependiente de Quito y sede de grandes equipamientos que le son “extraños”, como la refinería de petróleo, se constituye poco a poco, a lo largo de la Costa, a medida que se mejoran las carreteras, una región todavía poco polarizada pero en vía de formación.

Ciertas ciudades como Quevedo, Ibarra, Babahoyo, están demasiado unidas a una de las dos metrópolis como para constituir el centro de una verdadera región. No es su dinamismo lo que está en juego sino su grado de autonomía respecto de Guayaquil o Quito. Si bien Quevedo está ligeramente más lejos de Guayaquil que Santo Domingo está de Quito, la carretera es infinitamente más cómoda y más transitable en el primer caso que en el segundo. Además, la primera es más una ciudad de paso, la segunda una ciudad de cruce, una etapa y un centro de redistribución.

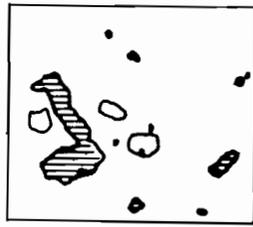
5.3.- Papeles excepcionales y tendencias generales

Algunas ciudades, como lo hemos visto, ejercen un papel muy particular en el funcionamiento de la red urbana nacional. Es el caso de Ambato, por ejemplo, en el aspecto de abastecimiento de las dos metrópolis y de numerosas otras ciudades en cuanto a productos alimenticios. Es igualmente el caso de Santo Domingo que, bajo este aspecto, juega un papel mucho menor pero en aumento, de “puerto” de Quito en la región tropical. Por fin, es el caso de Cuenca, en la que varias industrias, pese a la posición decentrada de esta ciudad, juegan un papel de carácter nacional (llantas, cerámicas, muebles, etc).

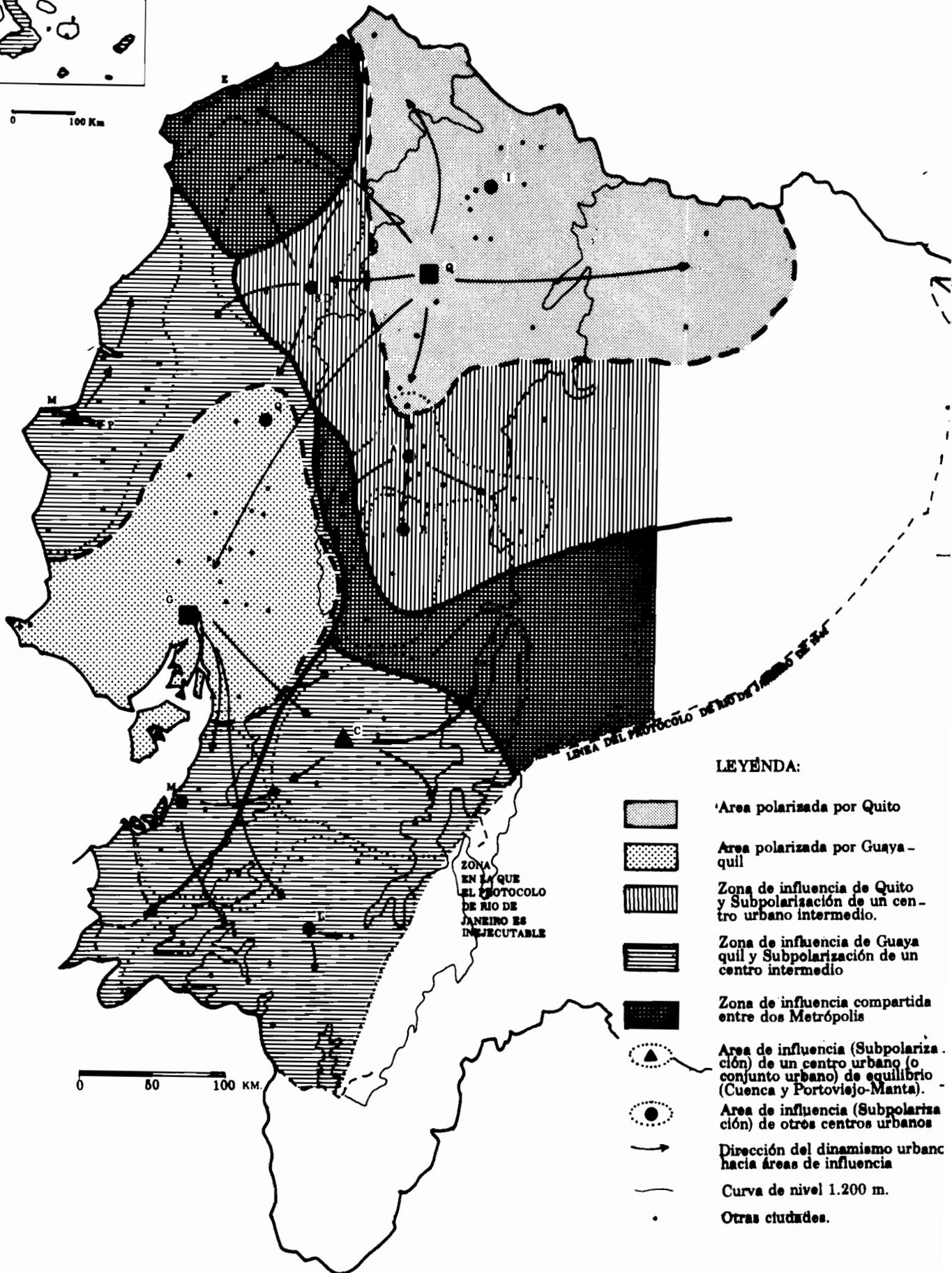
Estos tres ejemplos si se los relaciona con el papel aplastante que juega, en el funcionamiento del sistema espacial ecuatoriano, la pareja Quito-Guayaquil, nos muestran hasta que punto el espacio ecuatoriano forma, día a día más, una unidad y que el espacio periférico no integrado va reduciéndose. Los centros urbanos intermedios tienen, pues, un papel de decisión que desempeñar, el que debería desarrollarse en la misma proporción que su crecimiento demográfico. Lamentablemente no es todavía el caso y talvez esta-

Fig. No. 23

Polarización del Espacio (zonas de influencia urbana).



0 100 Km



LEYENDA:

-  'Area polarizada por Quito
-  Area polarizada por Guayaquil
-  Zona de influencia de Quito y Subpolarización de un centro urbano intermedio.
-  Zona de influencia de Guayaquil y Subpolarización de un centro intermedio
-  Zona de influencia compartida entre dos Metrópolis
-  Area de influencia (Subpolarización) de un centro urbano (o conjunto urbano) de equilibrio (Cuenca y Portoviejo-Manta).
-  Area de influencia (Subpolarización) de otros centros urbanos
-  Dirección del dinamismo urbano hacia áreas de influencia
-  Curva de nivel 1.200 m.
-  Otras ciudades.

0 50 100 KM.

mos en presencia de un fracaso de la política de planificación regional, concebida más como una *desconcentración* que como una verdadera *decentralización*.

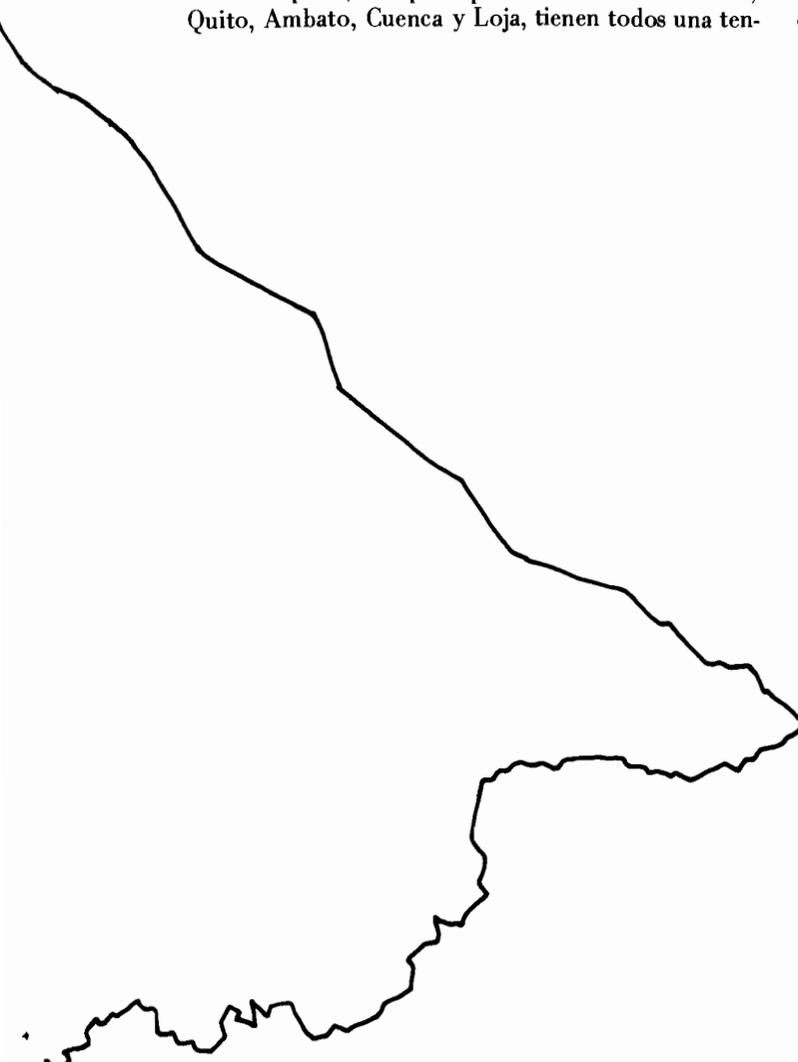
Finalmente, nuestro croquis representa por medio de flechas que parten de las ciudades más dinámicas, las tendencias actuales de los principales ejes de influencia. Se observará que Quito tiene cada vez más una tendencia a ejercer una influencia nacional, en todos los dominios. Esta tendencia, visible desde la era petrolera, ha dado a la capital mecanismos sobre sectores de decisión que no tenía antes y se traduce en un reequilibrio de la posición financiera de Quito respecto a Guayaquil. Hemos podido traducir cartográficamente esta tendencia en lo que se refiere a los flujos de personas, por ejemplo (fig 16 y 17).

Por otra parte, los principales centros de la Sierra, Quito, Ambato, Cuenca y Loja, tienen todos una ten-

dencia a extender su zona de influencia hacia la región amazónica. Desde estas cuatro ciudades parte, en efecto, las cuatro vías que actualmente atraviesan la Cordillera oriental en dirección a las cuatro capitales de las provincias amazónicas y a las zonas de colonización.

Guayaquil, por fin, tiende sobre todo a acentuar su influencia en la región sur del país. El mejoramiento de sus comunicaciones con Cuenca y Loja se ha hecho en detrimento de la influencia de Quito en las dos provincias del sur de la Sierra.

Todas estas observaciones nos llevan a interrogantes de carácter regional. Estas diferenciaciones entre las dos metrópolis y entre los diferentes centros urbanos, tienen que ser reubicados en un marco regional apropiado en el que será posible comprender el papel de los actores locales y las condiciones geográficas del desarrollo de la red urbana ecuatoriana.



+

II PARTE

ASPECTOS REGIONALES DEL DESARROLLO URBANO

INTRODUCCION

En el Ecuador, no hace falta mucha imaginación para convencer a los lectores del interés que tiene el enfoque geográfico en materia de estudios urbanos. Las diferencias regionales son tan evidentes como que Quito es distinto de Guayaquil. Pero las evidencias resultan a veces peligrosas. Si se restringen las constataciones a las disparidades entre Costa, Sierra y Amazonía, se evita el planteamiento de ciertas cuestiones cuyas respuestas no son tan simples como parecen. El capítulo sobre la red urbana y el examen de las matrices visuales nos han demostrado, por ejemplo, que al lado de ciertas clasificaciones de las ciudades donde la oposición Costa—Sierra era muy clara, se dan otras en las que las características regionales son mucho más matizadas.

Por supuesto, siendo los pilares sobre los que reposa la red urbana ecuatoriana las dos metrópolis, Quito y Guayaquil, es indispensable comenzar presentando un estudio geográfico comparado de éstas. Esta bicefalía está relacionada con la geografía histórica; Quito, centro pre—incaico y después incaico, capital colonial que pasó a ser capital republicana, ha dado origen a su “doble” en la Costa, dentro de un sistema en el que el lazo de dependencia con la metrópoli de ultramar, era el fundamento de toda la organización social, económica y espacial. La bicefalía colonial se ha mantenido y actualmente se ha establecido un estado de equilibrio relativamente estable. Es evidente que la complementariedad de estas dos ciudades puede mucho más que la rivalidad entre los intereses especialmente de sus élites, no menos evidente, y a veces estimulante.

¿Qué papel han jugado las situaciones geográficas, las presiones del medio, por ejemplo, en la evolución de estas dos ciudades? Los actores protagónicos que históricamente se han ubicado en cada una de las dos metrópolis, son muy diferentes. Puerto y comercio de un lado, sector público y tradiciones de terratenientes del otro, han evolucionado de manera muy diferente y esto se ve en la historia urbana de cada una de las ciudades. En la actualidad, al dinamismo propio de cada tipo de actor se sobrepone una crisis que aparece en el crecimiento espacial desorganizado y demasiado rápido en ambas ciudades. Son los barrios populares los primeros afectados por esta crisis de crecimiento. ¿Se encuentran también allí dos tipos de actores, dos tipos de lógicas, que conducirían a situaciones diferenciadas, a menudo mal comprendidas ante cambios tan rápidos?.

A estas cuestiones que conciernen a Quito y Guayaquil corresponden, en forma parcial, las que pueden plantearse sobre la formación de la red urbana de las ciudades medianas en la Sierra, en la Costa y en las zonas de reciente colonización.

Algunas características están más vinculadas a la época en que se fundan y

crecen las ciudades que a su sitio geográfico. Por ejemplo, desde hace 20 años la revolución en los transportes da a la red vial un papel considerable en la génesis urbana. Las ciudades pueden ser más espaciadas si el transporte entre ellas se hace en vehículo motorizado en lugar de acémilas o a pie.

Por otra parte, los actores que presiden el crecimiento urbano, en regiones o en épocas diferentes, ven concretarse su papel en el paisaje urbano. La Iglesia, por ejemplo, ha jugado un papel más importante en el desarrollo urbano de la época colonial y en el siglo XIX que en la actualidad, en que su presencia física es mucho más discreta. Así, en Latacunga, ciudad cuyo centro adquirió su personalidad en la época colonial y en el siglo pasado, los edificios religiosos, conventos, escuelas, etc. ocupan aproximadamente 2,4 ha. de las 80 que comprende su centro urbano. En cambio, Quevedo, ciudad reciente, de sus 80 ha. más céntricas, estos mismos edificios no ocupan sino 0,6 ha. más o menos. (1)

Del mismo modo, hemos visto en el capítulo correspondiente a la red urbana, cómo el sector público era generalmente más desarrollado en la Sierra que en la Costa. Esto se traduce también en el paisaje urbano: al hacer la misma comparación anterior los actores públicos (Alcaldía, escuelas fiscales, hospitales, servicios públicos, etc.) ocupan 7,8 ha. en Latacunga de las 80 ha. del centro y solamente 1,6 ha. en Quevedo (1).

Por lo tanto, los actores no siempre son los mismos. ¿Qué consecuencias tiene ésto en la evolución de la red urbana?

Es común oír decir que la urbanización de la Costa es más rápida y supera ampliamente a la de la Sierra. ¿Es correcta esta afirmación? ¿Se toma lo bastante en cuenta la actividad rural de una parte de los habitantes de las ciudades de la Costa y no se ha subestimado "la urbanización" de una parte cada vez más grande del medio rural de la Sierra?

La intimidad de las relaciones entre el medio rural y el urbano constituye, pues, uno de los temas de que deberemos tratar en esta parte que terminará con un estudio sobre la génesis de la red urbana en las zonas de reciente colonización: medio privilegiado para comprender el nacimiento de las ciudades y su relación con los criterios geográficos.

CAPITULO 5

QUITO — GUAYAQUIL :

Eje central o bicefalía

H. Godard

Tratar de la respectiva evolución de estas dos metrópolis que en 1982 agrupaban más del 25 o/o de la población del país y más del 50 o/o de la población urbana; abordar los acontecimientos económico-políticos y sociales que explican la fuerza y la debilidad de cada uno de los elementos de este binomio en diferentes momentos históricos, emprender en un estudio comparativo de los puntos comunes y de las contra-

dicciones que existen a escala de estas dos ciudades, constituyen algunos de los factores que se integran en un estudio detallado, que no podía ser llevado a cabo dentro del marco de este breve capítulo.

Frente a la amplitud de la tarea, hemos tenido que seleccionar algunos temas y dar preferencia a ciertos ejes de investigación. Hemos dado mayor importancia

(1) Estos cálculos han sido realizados por el CEDIG partiendo del examen sobre el terreno, sobre planos IGM y planimetría. No están exentos de inexactitudes y de ciertos olvidos. Estas imperfecciones no quitan el valor demostrativo de los resultados.

a aquellos factores que nos parecían más representativos para aportar algunos elementos de explicación que nos permitieran comparar estas dos metrópolis; el estudio de la evolución de su respectiva influencia en el seno del espacio nacional y regional, de su dinamismo interno, de sus problemas en el marco de una crisis urbana global del sistema ecuatoriano y de su papel específico dentro de la nación, señala una simbiosis muy a menudo conflictiva. El estudio comparativo de dos metrópolis tan distintas, puede parecer a priori imposible o reducirse a un simple ejercicio verbal; de hecho, el relacionar, no solamente contradicciones a veces nada más que aparentes, sino todavía más, rasgos comunes, permitirá poner en evidencia dos procesos urbanos diferentes, facilitar la comprensión de los mecanismos de crecimiento de estos dos polos económicos y anticipar elementos explicativos referentes a los fenómenos a menudo controvertidos, de regionalismo Costa/Sierra y de bicefalismo.

En la primera parte, trataremos de la evolución histórica de estas dos metrópolis. Si bien no se trata de rehacer en este capítulo la historia del Ecuador, nos ha parecido indispensable reubicar el crecimiento urbano de Guayaquil y Quito en el contexto económico-histórico. Nos empeñaremos en relacionar los "grandes" períodos históricos y sus consecuencias sobre la evolución demográfica, espacial y económica de cada una de las dos metrópolis. ¿Por qué y cómo aparece y/o se amplifica la bicefalía, término que debe ser discutido y considerado como una originalidad del espacio urbano ecuatoriano y no como una "enfermedad monstruosa" (1)? ¿En función de qué nuevos actores, internacionales y nacionales, han sido distribuidos o redefinidos los papeles respectivos asignados a la Costa (Guayaquil) y a la Sierra (Quito)? ¿Cómo han evolucionado la diferenciación Costa/Sierra y el refuerzo de la diagonal Guayaquil-Quito, que ha sido fundamental desde la época colonial hasta el período contemporáneo? ¿La bicefalía a menudo conflictiva (2), ha fomentado la competencia o la complementariedad entre las dos ciudades símbolos de dos espacios históricos de la República? ¿La heterogenei-

dad del espacio nacional y sus repercusiones a nivel urbano, así como la existencia de áreas no polarizadas por los dos centros principales del país, han jugado un papel para reforzar el poder de la capital y del puerto principal? ¿Cuáles han sido las consecuencias de los trastornos económicos de fines del siglo XIX sobre el tejido urbano? El estudio histórico nos permitirá aportar elementos de respuesta a estas preguntas.

En la segunda parte, trataremos de los obstáculos naturales que han frenado el crecimiento espacial de Guayaquil y de Quito; las presiones del sitio, muy distintas, han presidido en parte la fundación de las dos ciudades, pero muy pronto han sido vistas como trabas para el crecimiento. Presentaremos asimismo las diferencias climáticas que han jugado un gran papel en el respectivo uso agrícola de las áreas andina y costanera. Lejos de nosotros la idea de explicar los procesos diferenciales de crecimiento por un estricto determinismo geográfico; sin embargo, no pueden ser puestos de lado la existencia de condiciones naturales muy diferentes (clima, topografía, suelos, elementos biogeográficos,...) ni sus repercusiones sobre el modo de vida de la población y sobre la morfología del hábitat popular.

En la tercera y cuarta parte, nos dedicaremos a presentar los elementos constitutivos, no solamente de la crisis urbana que afecta a las dos metrópolis, sino también de su respectivo dinamismo, lo que a primera vista puede aparecer paradójico. Insistiremos de manera particular en las respuestas de las clases populares frente a la crisis, partiendo de la hipótesis de que la diferenciación más marcada entre Guayaquil y Quito se produce a nivel del acceso al suelo urbano por parte de los pobres, de la dinámica del hábitat y de las organizaciones populares, y de las estrategias adoptadas por los pobres que constituyen la mayoría de la población de las dos ciudades. Intentaremos, por una parte, aportar elementos a base de cifras que pongan de relieve la degradación en la vida de la mayoría de los habitantes y, por otra parte, demostrar la especificidad de las alternativas de las clases populares guayaquileñas y quiteñas para responder a los problemas de acceso a la tierra y a la vivienda, que no pueden ser resueltos por acciones emprendidas por el Estado. Finalmente, partiendo de encuestas realizadas en algunos barrios populares de Guayaquil y Quito en 1984, ensayaremos "cuantificar" la pobreza y responder a esta pregunta: ¿la situación de los pobres es peor en Guayaquil que en Quito?

1. Crecimiento espacial y demográfico y evolución económica. Guayaquil y Quito: dos metrópolis que compiten y/o que se complementan?

Desde el período colonial hasta la época actual,

(1) A propósito de los comienzos de la República, DELER, J.P., 1981, escribe: "... el vigor de los regionalismos y la rivalidad de las ciudades de Guayaquil y Quito, a la vez símbolos y centros de los intereses dominantes de la Costa y la Sierra, contribuyeron a dar a la nación ecuatoriana en formación rasgos específicos" (p. 78).

(2) La oposición más fuerte a Quito proviene de Guayaquil; pero la parte Sur de la República (Cuenca, Loja) chocaron también con la capital. En 1830, los departamentos de Guayaquil y del Azuay aceptaron asociarse a la República con la condición de disponer de un tercio de los diputados (2/3 de los diputados para un 40 o/o de la población del país). Entre 1833 y 1883, cuatro crisis opusieron a Quito con las otras regiones (principalmente la de Guayaquil). (DELER, J.P., 1981, pp. 77-78).

cada una de estas dos ciudades ha tenido, en diferentes momentos históricos, un papel regional o micro-regional y un papel "hegemónico" a escala nacional. Guayaquil, totalmente desarticulado con relación al espacio nacional en tiempos de la colonia, va a integrarse progresivamente al marco nacional a partir del nacimiento de la República.

1.1. La era colonial. Quito domina el espacio; Guayaquil es la salida portuaria indispensable en el cuadro de las relaciones Imperio/Metrópoli (1534-1830).(3)

El período precolombino estuvo caracterizado por el uso agrícola del callejón interandino. Los españoles conquistaron un espacio ya urbanizado y, con frecuencia, utilizaron la red urbana existente superponiendo "sus" ciudades (el caso de Quito fundada en 1534). Los conquistadores desarrollaron la malla urbana en la zona andina como medio de tomar posesión de la tierra y de someter a los indígenas.

En el cuadro de la economía de ciclos— el oro en el siglo XVI, la ganadería y el tejido en el XVII, la agricultura andina desde 1724—, Quito se ha beneficiado siempre del poder político, administrativo y religioso heredado de los Shyris y después del Inca. La capital de la Audiencia, creada en 1563, organiza el espacio para su provecho. Guayaquil no es más que la salida indispensable de la Sierra; el puerto permite la exportación de los productos de la Sierra a la metrópoli y a las demás regiones del Imperio así como la importación de las mercaderías extranjeras destinadas a los conquistadores afincados en el área andina. Desde el comienzo del siglo XVII se establece el sistema urbano de la Sierra; habrá que esperar hasta el siglo XIX para que suceda otro tanto en la Costa. Quito simboliza el nivel superior de la administración y representa un verdadero poder frente a Lima. Si bien el crecimiento de la capital vinculado a la explotación del área andina es relativamente regular hasta 1750 aproximadamente (apenas si fue frenado por los sismos— uno en el siglo XVIII y tres en el XIX), la crisis económica que afecta a la Sierra y a Quito a partir de 1724 a causa de la reorganización de la economía co-

lonial, de la competencia de los productos textiles ingleses (4) y luego a causa de las guerras de la Independencia (1780-1830), hace entrar a la ciudad en decadencia.

El nacimiento y el crecimiento del Puerto de Guayaquil fueron difíciles. Los españoles se dieron cuenta muy pronto de la importancia estratégica de este fondo de estuario, el más profundo de la costa del Pacífico; prueba de ello es la fundación de la ciudad a pesar de los cambios sucesivos de lugar y de la tenaz resistencia de los indígenas. En efecto, la ciudad fue fundada una primera vez en 1535 por S. de Benalcázar en el sitio del Estero de Dimas. Poco tiempo después, los Huancavilcas destruyeron la ciudad, pero "era imposible que los españoles abandonaran su empresa en este territorio conquistado, por el fracaso de la primera fundación de la ciudad" (5).

El capitán Zaera sometió a los pueblos del lugar y fundó la ciudad una segunda vez en la confluencia de los ríos Babahoyo y Yaguachi. Pero Santiago de Guayaquil fue destruida de nuevo por los Huancavilcas.

El capitán Orellana somete una vez más a las tribus y funda por tercera vez la ciudad en el sitio de la colina Santa Ana o Cerro de la Culata en 1537. La ciudad será destruida de nuevo en 1541, pero su reconstrucción se hará en este último sitio que llegó a ser definitivo. Así como existía una jerarquía entre las ciudades administrativas en el Imperio Español, los puertos no tenían todos la misma importancia. Guayaquil, principal salida de Quito hacia la metrópoli, era un puerto regional pero también una escala técnica especialmente importante dentro de la cadena de los puertos del Pacífico a causa de su favorable situación y de sus actividades. Su mano de obra hábil, la riqueza de los bosques del Guayas de fácil acceso gracias a la red navegable y a la desaparición de la cobertura forestal al Sur de Guayaquil, favorecieron la creación de astilleros navales, los más importantes de la costa del Pacífico. Estas actividades tuvieron una función muy importante para la Audiencia en su conjunto, puesto que los pedidos del Imperio producían los ingresos de divisas necesarios para el pago de las importaciones.

La complementaridad Sierra/Costa, Quito/Guayaquil, aparece desde el período colonial, pero se diría que Guayaquil ha estado más sujeta a los azares económicos que afectaban a los demás puertos del Imperio (la crisis que azotó a Acapulco en la transición de los siglos XVII y XVIII repercutió directamente sobre Guayaquil) que a los períodos de recesión de la Sierra y de Quito, guardadas las debidas proporciones. Las relaciones que unen a Guayaquil y a Lima parecen ser a menudo más estrechas que las existentes entre el puerto y la capital de la Audiencia: muchos guayaquileños tienen parientes y van a estudiar en Lima mientras que los quiteños van a Europa; si una crisis

(3) No se indican las fechas sino a título de hitos cronológicos. No entraremos en el debate abierto por ciertos autores que han escrito artículos u obras que no tratan más que de un ciclo económico, debate que consiste en determinar las fechas precisas de los "booms" y de las recesiones para los productos que han hecho la riqueza del país.

(4) El valor de las exportaciones textiles se ha reducido en un 75 o/o, lo que afecta igualmente al dinamismo de Guayaquil; a fines del siglo XVII, en Quito se contaban 400 tiendas de mercaderías y en 1724 no había más que 60 (MONCAYO, C., 1974, pp. 70-71).

(5) ENRIQUEZ, E., 1946, p. 2.

en Lima afecta necesariamente a Guayaquil, una recepción en Quito no hace daño necesariamente al puerto.

El crecimiento de Guayaquil fue lento. Sólo un pequeño número de españoles se instaló allí a causa del clima poco hospitalario, de la falta de mano de obra que se podía explotar, de las epidemias, de los ataques periódicos por parte de los piratas, que exigían la construcción de fortificaciones, y de frecuentes incendios (6).

Durante el período colonial, el espacio de la Audiencia se limita a las tierras altas y a la única salida portuaria. Quito ha intentado sin éxito librarse de la "dependencia" que le une a Guayaquil: el estuario del río Chone, a unos cincuenta kilómetros de Portoviejo, dependía de Quito; a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII, las tentativas por hacer de Esmeraldas, de Bahía, de la Tola, de Manta o de San Lorenzo el puerto de Quito por medio de la apertura de pistas y por la reducción de los impuestos a las importaciones y exportaciones, han estado destinados al fracaso a causa, entre otras razones, de la oposición del "bloque" Guayaquil-Lima-Madrid.

Desde el comienzo del siglo XVIII, la "burguesía" comercial guayaquileña vinculada al comercio del cacao y a las importaciones procedentes de Inglaterra se ex-

- (6) Hasta el siglo XVIII, la ciudad fue periódicamente asolada por las incursiones de los piratas (saqueo de Guayaquil en 1624, 1687, 1709). Las epidemias afectaron a Guayaquil en los siglos XVI a XIX; en 1587, una epidemia de viruela mata a 12.000 personas, lo que reduce el número de habitantes en un 93 o/o (786 ciudadanos censados después de la epidemia); en 1842, 7.000 personas mueren luego de una epidemia de fiebre amarilla (MONCAYO, C, 1974, pp. 62-63). Los incendios destruyen periódicamente una gran parte de la ciudad: esto sucede en 1632, 1705, 1764, 1830, 1896 y 1902.

El más importante, el de 1896, arrasa el 22 o/o de las manzanas (83 sobre 373), el 26,5 o/o de las casas (1130 sobre 4266) y deja 25.000 personas sin abrigo (alrededor del 40 o/o de la población); las pérdidas se elevan a 18 millones de sucres, mientras que las exportaciones del país producen anualmente 12 millones de sucres (VALENCIA, H., 1982, pp. 123-126).

- (7) "Se ha visto como Guayaquil durante la etapa agro-exportadora del cacao y del banano es la ciudad polo principal estando las características de su crecimiento vinculadas al desarrollo del sector agro-exportador. Quito, en cambio, crece como polo secundario cuya expansión está relacionada con el desenvolvimiento de funciones burocráticas". (AGUIRRE, R, 1984, p. 20). Los impuestos a las exportaciones e importaciones constituyen una de las fuentes principales de los ingresos del Tesoro público, que permiten financiar las importaciones, pagar la deuda externa y crear grandes infraestructuras necesarias para el país; esto explica la importancia de Guayaquil, lo que hace decir a muchos que la Sierra y Quito "viven" y sacan sus recursos de la Costa y de Guayaquil que se "convierte en el nuevo centro de gravedad del país". (GUERRERO, A, 1983, p. 49).

presa ante las Cortes de Cádiz y se opone al sistema de producción de la Sierra: en 1811 OLMEDO pide la abolición de "... las mitas por considerar que el trabajo servil y el trabajo esclavo eran menos productivos para una nación y destacando, en cambio, que el desarrollo comercial y las relaciones salariales eran los mecanismos más adecuados para la producción" (ZAMBRANO, p. 44).

La independencia permite la apertura del puerto al comercio internacional (fin de las restricciones a las importaciones) y dinamiza a la Costa; pero el puerto va a sufrir, en sus primeros tiempos, por la adaptación a la República: Guayaquil, eslabón del Imperio Español, llega a ser el puerto de una nueva nación pequeña en tamaño.

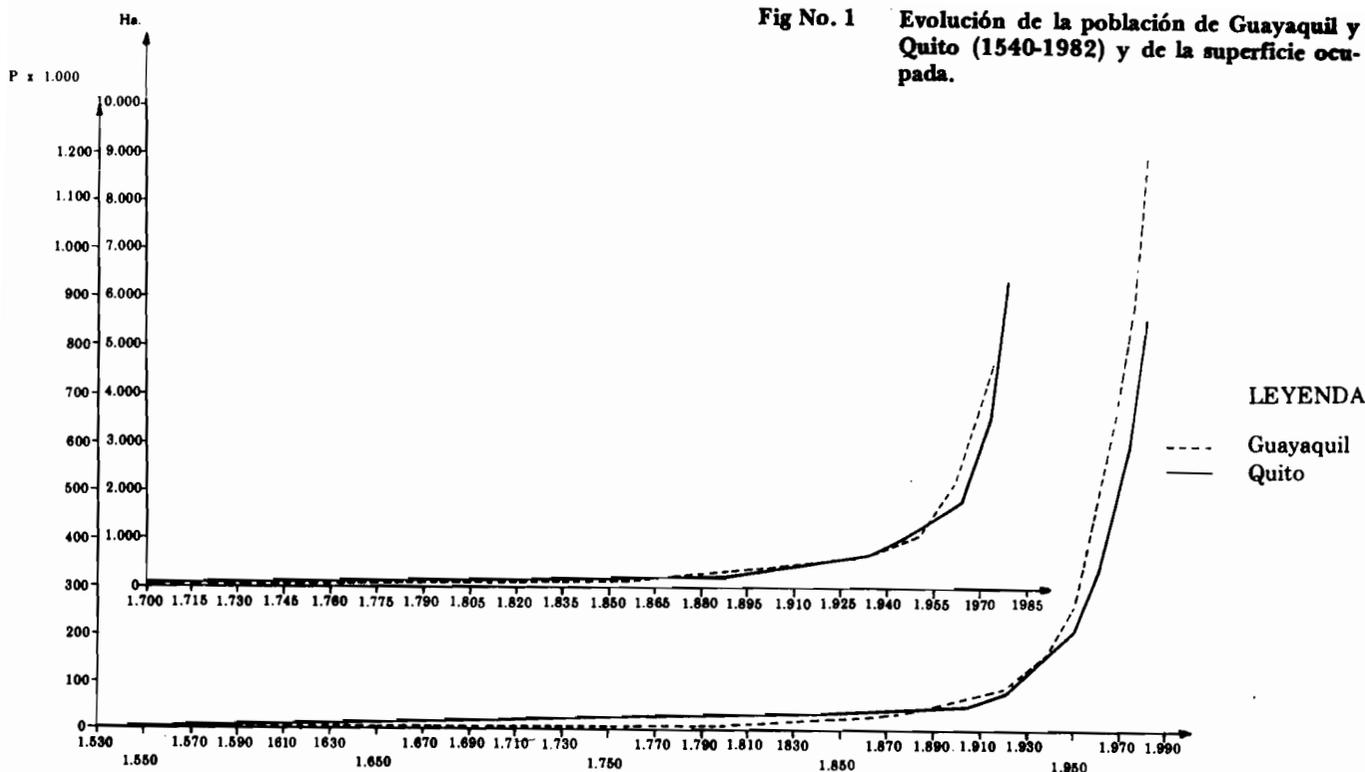
1.2. La Economía agro-exportadora y la afirmación del poder económico de Guayaquil (1860-1960).

Desde mediados del siglo XVIII hasta mediados del XIX, la Sierra y Quito sufren una crisis económica y demográfica luego de las guerras de la Independencia. El siglo XIX es un período de capital importancia en vista de los cambios que afectan al conjunto del espacio ecuatoriano: redistribución de la población, integración de la Costa al mercado mundial, cambios tecnológicos y crecimiento urbano. Luego de haber dependido política y económicamente de España, el espacio ecuatoriano va a quedar ligado a los poderes europeos y, a partir de 1920, a los Estados Unidos.

La economía de ciclos —incluso de simple recolección—, existente ya en el período colonial, va a permitir la consolidación y la reestructuración del espacio nacional y favorecer la emergencia de la Costa y del puerto de Guayaquil. Hasta ese entonces, puerto de Quito, Guayaquil se convierte gracias a la exportación, primero del cacao, luego del banano, en un centro importante y relativamente autónomo en la economía nacional (7).

1.2.1. El período cacaotero: el poder económico-político de Guayaquil (1880-1925).

El aumento de la demanda mundial de cacao permite el establecimiento de un modelo agro-exportador dependiente y de un sistema urbano regional en la Costa durante el siglo XIX. Las tierras bajas tropicales se valorizan por la llegada de los migrantes de la Sierra. Mientras que las tierras altas juegan un papel de repulsión (crisis aguda, sistema tradicional de la hacienda...), la Costa juega un papel de atracción (sistema salarial de la plantación).



Guayaquil supera rápidamente a la capital bajo los aspectos demográfico, económico y político (8). La élite guayaquileña (grandes propietarios de tierra, exportadores, banqueros, —tres grupos dominantes muy ligados entre sí, familiar y económicamente—) ocupa el primer plano de la escena política ecuatoriana desde la Revolución Alfarista (1895) hasta la Revolución Juliana (1925). EL BANCO COMERCIAL Y AGRICOLA es muy poderoso y hay que contar con su aprobación para alcanzar los puestos políticos más

importantes de la República. El estado tiene grandes deudas con los bancos de Guayaquil; si estos proporcionan entre 1880 y 1914, del 20 al 30 o/o de los gastos públicos y a partir de 1914 el 80 o/o de los recursos fiscales (9), en 1924, el BANCO COMERCIAL Y AGRICOLA tiene un crédito de 21.7 millones de sucres sobre el Estado (10); ese mismo año, el 94o/o de la deuda pública se contrae con los bancos privados guayaquileños (11). Hacia 1910, el capital circulante en Guayaquil y Quito se eleva respectivamente a 42 millones y a 5 millones de sucres; 76 firmas sobre 620 en Guayaquil y solamente 5 sobre 354 en Quito declaran un capital superior o igual a 100.000 sucres hacia 1910 (12).

(8) El gráfico 1 presenta el crecimiento de Guayaquil y de Quito. Las cifras que hemos comparado, deben ser tomadas con precaución. La comparación no es fácil; las diversas fuentes consultadas hacen aparecer, para las mismas fechas, cifras de población que pueden variar del uno al doble. Hemos mantenido los datos que nos parecen más seguros, pero estamos conscientes de que sería necesario un trabajo de archivos para disponer de cifras confiables.

	Guayaquil	Quito	
1780	6629	28451	MONCAYO, C, 1974, p. 64
1857	23207	36075	PONCE,A, VALENCIA,H, 1983, p. 67-62
1886	44000		PONCE,A, VALENCIA,H, 1983, p. 67
1904		48000	PONCE,A, VALENCIA,H, 1983, p. 62
1906	73515		PONCE,A, VALENCIA, H, 1983, p. 67
1920	92000		MONCAYO,C, 1974, p.64
1922		80700	PONCE,A, VALENCIA,H, 1983, p.64
1938	159937	150374	CARRION, F, 1983, p.7
1950	258966	209932	INEC
1962	510804	354746	INEC
1974	823219	599828	INEC
1982	1'199344	866472	INEC

(9) DELER, J.P., 1981, p. 176

(10) DELER, J.P., 1981, p. 176

(11) MONCAYO, C, 1974, p. 113.

(12) GUERRERO, A., 1983, p. 62

(13) La navegación a vapor, al contrario del ferrocarril, no necesita de infraestructuras. La reducción en el tiempo de recorrido (el trayecto Guayaquil-Babahoyo que exigía de 30 a 48 horas, se hace en 6/9 horas), las fáciles comunicaciones con las zonas económicas de Guayas, la importancia del tráfico fluvial, hacen de Guayaquil el primer puerto mundial de exportación del cacao a comienzos del siglo XX (DELER J.P., 1981, p. 154).

y 1903, la superficie ocupada se duplica (14) y tiene lugar la primera ola migratoria de las clases acomodadas que dejan el centro, cuya degradación comienza desde 1930, para instalarse en el barrio del Centenario, al Sur; este barrio rico, fuera de la ciudad, está unido al centro por el tranvía. Los terrenos municipales, pantanosos e inundables, situados al Oeste (el futuro suburbio), están todavía desocupados; el crecimiento longitudinal de la ciudad a lo largo del Guayas, está bloqueado al Sur por la presencia de dos haciendas de las que la más extensa es la del Guasmo. El eje económico más importante es el Malecón, espacio de prestigio donde están ubicados los bancos, los comercios y el puerto; la avenida 9 de octubre, perpendicular al Malecón, es su prolongación funcional hacia el Oeste. Alrededor de ese centro se agrupan los pequeños comercios, los talleres de los artesanos y las residencias de la clase media en formación. En 1896, la Junta de Beneficencia (15) adquiere la hacienda de la Atarazana (10 veces la superficie de la ciudad), situada al Norte de la misma, que será revendida por lotes a partir de 1950 para la realización de infraestructuras (Estadio, Aeropuerto, . . .), lotizaciones privadas (URDESA, Miraflores) y barrios construidos por el IESS o el BEV.

La prosperidad cacaotera no va acompañada de una fuerte industrialización: según J.P. Deler, mientras que las exportaciones de cacao rendían alrededor de 250 millones de dólares entre 1900 y 1920, el capital invertido en la industria guayaquileña no pasaba de los 10 millones de dólares en 1922 (16), siendo invertida la mayor parte de los beneficios en la compra de nuevas tierras, gastada en viajes al extranjero y utilizada en la importación de artículos de lujo. Los años 1900/1920 se caracterizan por un mejoramiento de las infraestructuras urbanas y por la construcción de edificios públicos: hospitales, mercados, teatros, hipódromo, Alcaldía (1925), Gobernación (1922),... y

-
- (14) Mientras que en 29 años (de 1857 a 1886) la superficie de la ciudad crece en un 40 o/o, pasando de 160 a 224 hectáreas, ésta se duplica (de 224 a 460 ha.) en 17 años (de 1886 a 1903) PONCE, A.; VALENCIA, H. 1983, p. 67.
- (15) LA JUNTA DE BENEFICENCIA, obra sin fines lucrativos, administra hospitales, orfanatos, casas de reposo, paliando las deficiencias del Estado y administra la lotería de Guayaquil, sin pagar impuestos. Sus vastos terrenos, negociados con el Estado y con empresas privadas de urbanización, que con frecuencia escapan de los impuestos por ser de "interés social", hacen de ella una potencia económica y política no despreciable en Guayaquil.
- (16) DELER, J.P., 1981, p. 172.
- (17) Mientras que hacia 1920 Quito contaba con 80.702 habitantes y Cuenca con 30.000 aproximadamente, hacia 1910 Guayaquil tenía 81.650 habitantes en tanto que la segunda ciudad de la Costa, Portoviejo, no pasaba de 7.800. DELER, J.P., 1981, p. 145, p. 147.

por el relleno de esteros, obra de necesidad ancestral destinada a convertir las tierras inundables en firmes.

Si el crecimiento demográfico y espacial de Quito no es tan rápido como el de Guayaquil, no son despreciables las mutaciones espaciales. La llegada del ferrocarril Durán-Quito en 1908, obra costosa de integración nacional que exigió un enorme endeudamiento externo, permite transportar fácilmente los materiales de construcción y los equipos importados. Esta facilidad de transporte unida a la aproximación del centenario de la Batalla de Pichincha (1922), es ocasión del embellecimiento de la capital: trabajos de infraestructuras, mejoramiento de los parques, ... Pero el fenómeno urbano más notable de este período es el paso de un tipo de crecimiento nuclear a una extensión longitudinal: al Sur, la construcción de la estación favorece la industrialización y el desarrollo de los barrios populares; al Norte, las clases acomodadas comienzan a establecerse al transformar su residencia secundaria en vivienda principal luego de haber dejado el centro que comienza a degradarse.

A partir de los años 1920/1925, Quito se iguala poco a poco a Guayaquil que ha sido afectada por la crisis cacaotera: los comienzos de la modernización agrícola, las inversiones industriales, el nacimiento de un sistema bancario, no concentrado en una sola ciudad sino extendido en sucursales a los centros urbanos más importantes de la Sierra, y la Revolución Juliana que termina con la hegemonía política de la élite guayaquileña, todo esto refuerza el poderío quiteño. La prosperidad generada por el cultivo del cacao, los cambios económicos y técnicos refuerzan la diagonal Quito-Guayaquil y favorecen, por una parte, la bicefalía a escala nacional y, por otra, la macrocefalia costeña (17).

La crisis cacaotera asesta un duro golpe a la economía costeña y favorece las migraciones Costa/Guayaquil. Podemos establecer una correlación, por una parte, entre el crecimiento demográfico y los períodos de prosperidad y de recesión y, por otra, entre los trabajos de infraestructura y las llegadas de los nuevos ciudadanos: de 1920 a 1950, la población de Guayaquil aumenta en un 182 o/o mientras que la de Quito crece en un 162o/o; a partir de 1930, los jornaleros de las plantaciones en crisis se establecen en el Suburbio, zona particularmente insalubre. Parece que los movimientos migratorios hacia Guayaquil son inversamente proporcionales a la realización de infraestructuras, entre otras razones, por las dificultades económicas que el país atraviesa de 1925 a 1950. Si bien algunos productos agrícolas se benefician de un auge de duración pasajera (café, arroz, balsa, caña de azúcar), es necesario esperar el año 1950 para que llegue un nuevo ciclo económico favorable a la Costa.

1.2.2. El período bananero: cambios urbanos en Guayaquil y en Quito; consolidación del poder económico del puerto principal y “despertar” de la capital (1945/50 – 1960/65).

Mientras que el ciclo cacaotero no había tenido más que repercusiones relativamente pequeñas en la Sierra, el período bananero va a influir profundamente sobre la economía de las tierras altas por el hecho de la creación o del mejoramiento de las infraestructuras viales en la Costa, de un refuerzo de vinculaciones Costa/Sierra y de una más acentuada centralización beneficiosa para Quito, a partir de la Revolución Juliana.

El período comprendido entre la crisis cacaotera y la reconversión de las plantaciones en bananeras, conlleva una expulsión de la mano de obra hacia Guayaquil. La “prosperidad” del período bananero va a favorecer, no solamente el crecimiento de Guayaquil y de Quito, sino también el nacimiento o la reactivación de centros urbanos intermedios en la Costa.

Las migraciones, nacionales anteriormente, Sierra/Costa, se hacen intra-regionales, Costa/Guayaquil y centros intermedios. Mientras que Guayaquil pierde su influencia política directa en provecho de Quito, la ciudad portuaria refuerza su poder económico: en 1955, la contribución de Guayas al presupuesto nacional se eleva a 40,3 o/o mientras que la de Pichincha no pasa del 24,5 o/o (18) y Guayaquil “puede considerarse el polo principal de expansión urbana durante el período” (19).

De 1950 a 1962, la población de Guayaquil crece en un 95 o/o y la de Quito en un 68 o/o (20).

Este nuevo período de prosperidad trae profundos cambios urbanos para el puerto principal. Se amplía el fenómeno de city y, si bien el Malecón, la 9 de Oc-

tubre y las calles aledañas, siguen siendo el sector de mayor atractivo funcional, se da una segunda ola migratoria de los más acomodados que dejan el centro para establecerse en URDESA (Urbanización del Salado) a partir de 1954; estos terrenos inundables, baratos, no urbanizados pero vendidos como tales, quedando a cargo del Municipio la realización de las infraestructuras, se convierten rápidamente en barrio residencial de los “nuevos ricos”.

En tanto que los sectores Norte y Noroeste de la ciudad, en manos del sector privado que lotiza se convierten en sectores residenciales de las clases sociales rica y media (construcción del puente de Urdesa en 1958/59, ampliación del puente 5 de Junio, nacimiento del barrio residencial Los Ceibos desde 1963, . . .), los sectores Sur y Oeste de la ciudad, que necesitan la realización de grandes y costosos trabajos para hacerlos urbanizables, quedan a cargo del Estado y del Municipio. Es en el sector Sur donde el Estado construye sus programas de vivienda para la clase media; es en el Oeste (el Suburbio) donde hace inversiones de saneamiento, de relleno y de realización de las infraestructuras indispensables para este vasto sector popular. Las industrias, hasta entonces concentradas a lo largo del Guayas, de los Cerros en la avenida Los Ríos, se establecen en la avenida Arosemena al Noroeste y, en menor proporción, cerca del puerto marítimo construido en los años 60.

Las transformaciones urbanas en la capital se caracterizan por la aceleración de las migraciones de las clases acomodadas hacia la planicie de Iñaquito al Norte y por el desplazamiento funcional del centro histórico hacia el barrio Mariscal Sucre pasando por la zona comprendida entre la avenida Patria y el parque de la Alameda. Lo mismo que en Guayaquil, se consolida la segregación residencial: barrios ricos al Norte, barrios populares, industria y programas de vivienda para la clase media, al Sur.

El dinamismo quiteño, particularmente visible desde los años 50, no hará más que ampliarse a partir del ciclo petrolero. Las inversiones industriales y comerciales, la terciarización de la economía y los más importantes cambios urbanos, datan de los últimos años de la década pre-petrolera; la explotación de los hidrocarburos no hará más que acelerar estos fenómenos.

Cuando sobreviene la crisis del cultivo del banano, se intensifican las migraciones hacia Guayaquil; siendo los sectores “modernos” incapaces de absorber este exceso de mano de obra no calificada (21), se desarrolla el sector llamado “informal” y aumenta la densidad del Suburbio: en 1968, 360.000 habitantes, es decir el 50 o/o más o menos de la población, viven en el centro degradado y en el Suburbio (22). En Quito, la reforma agraria de 1964 y 1970 (23) así como

(18) MONCAYO C, 1974, p. 141

(19) LARREA C, 1983, p. 63

(20) MONCAYO, C, 1974, p. 127

(21) En 1974, 24,9 o/o de la población, o sea el 52,9 o/o de la población activa, estaba desocupado o subempleada.
AGUIRRE, R, 1984, p. 27.

(22) MONCAYO, C 1974, p. 127

(23) Desde los años cuarenta, los propietarios de la tierra buscaban diversificar sus ingresos (crisis del cacao, crisis mundial) vendiendo propiedades rurales siempre próximas a Quito, que llegaban a ser urbanas por procedimientos no siempre legales. . . Después de la Reforma Agraria:
“Algunos de esos migrantes son terratenientes o propietarios agrícolas de clase media que transfieren sus capitales a otros sectores económicos urbanos que benefician a Quito” (MONCAYO, C, 1974, p. 134)

la presión demográfica provocan un importante movimiento migratorio, no solamente hacia la capital sino también hacia los demás centros urbanos de la Sierra.

La crisis bananera marca el fin de los ciclos económicos favorables en la Costa (el actual desarrollo de las camaroneras no tiene sobre Guayaquil un impacto comparable al que tuvieron los ciclos del cacao y del banano). Comparando Guayaquil y Quito, E. Dalmaso y P. Fillon escriben en 1970:

“Quito parece más bien una ciudad de provincia mientras que la animación del centro de Guayaquil evoca mejor la imagen de una gran ciudad. Por su posición geográfica, el gran puerto ecuatoriano parece que debe destronar a Quito”. (24)

Por una parte, esta “profecía” no se ha realizado y, por otra, los violentos cambios, tanto a nivel nacional como a nivel urbano, han modificado profundamente la morfología de los dos grandes centros vitales del país.

1.3. La explotación petrolera y sus consecuencias urbanas: crecimiento del papel del Estado y de Quito (a partir de 1972)

A diferencia de los ciclos precedentes que estaban en manos de particulares, la valorización de los

(24) DALMASSO, E. : FILLON, P. 1970, p. 37

(25) “En este período... se modifica el esquema regional por cambio del polo dominante que pasa a Quito donde se concentran los ingresos petroleros vía enlace fiscal constatándose una pérdida relativa de dinamismo en Guayaquil”. (AGUIRRE, R, 1984, p. 31)

(26) PONCE, A, 1980, p. 106

(27) PONCE, A; VALENCIA, H, 1983, p. 37.

(28) Este cuadro resume la potencia del puerto principal.

	Número de barcos	Tráfico total (Mt.)	Importaciones (Mt.)	Exportaciones (Mt.)
1981	1240 (64 o/o)	3,1 (70o/o)	2,2 (93o/o)	0,9 (52o/o)
1982	1145 (61o/o)	3,1(72o/o)	2,3 (88o/o)	0,8 (47o/o)
1983	1009 (65o/o)	2,6 (78o/o)	2,1 (91o/o)	0,5 (51o/o)

las cifras entre paréntesis indican la importancia del puerto de Guayaquil respecto al conjunto de puertos comerciales ecuatorianos.

Fuente: ARMADA DEL ECUADOR, pp. 18-19.

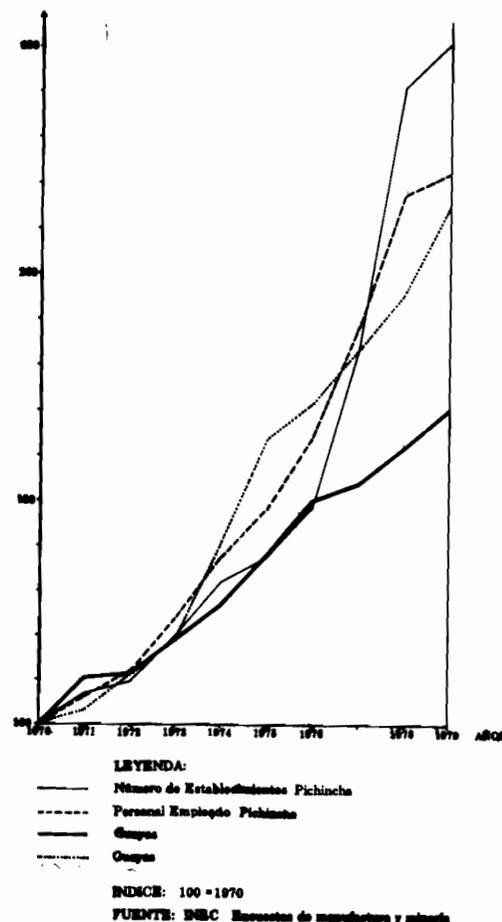
El tráfico del puerto de Guayaquil es desequilibrado (las importaciones sobrepasan ampliamente a las exportaciones) y su flujo de mercaderías tiende a disminuir desde que se agravó la crisis económica; éste es el caso del conjunto de los puertos comerciales ecuatorianos.

yacimientos petroleros es controlada por el estado indirectamente por Quito, que ha ejercido siempre un dominio de hecho sobre la Región Amazónica (25). La renta petrolera permite la modernización acelerada de la economía del Estado, ya esbozada en los años sesenta bajo el impulso de Estados Unidos que proporcionaban un nuevo modelo de desarrollo basado principalmente en la industrialización a fin de “proteger” a los estados latinoamericanos del “contagio” cubano. El presupuesto del Estado ecuatoriano pasa de 6,9 millones de sucres en 1970 a 7,9 millones en 1972 a 14,5 en 1974 y a 19,5 en 1976 (26).

La capital iguala y aún sobrepasa a Guayaquil en múltiples aspectos. En 1979, el 58,45 o/o del capital bancario del país se concentraba en Quito (27).

La industria, hasta entonces tradicionalmente instalada en la zona Sur de la ciudad, cerca de la estación, se traslada a lo largo de la Panamericana Norte y Sur. El puerto de Guayaquil, el más activo del país (28) desempeña en la actualidad un papel relativamente débil en la implantación industrial. Si bien los diques pri-

Fig. No. 2 Crecimiento de los índices del número de establecimientos industriales (7 obreros o más y/o 180.000 sucres de producción anual) y del número de obreros emple: 1970-1979.



CUADRO No. 1

EVOLUCIÓN DE LA SITUACION INDUSTRIAL
(PAIS, PROVINCIAS DE GUAYAS Y DE PICHINCHA)
ENTRE 1970 - 1979

	No. de Establecim. Indust.			Personal empleado			Valor de la Producción (M de S)		
	1970	1975	1979	1970	1975	1979	1970	1975	1979
1 República	984	1331	2300	48105	74894	107433	9509	27808	75142
2 Pichincha	365	502	914	18221	27042	40435	2462	8247	21337
3 Guayas	395	546	676	19563	32067	42000	5179	14386	38222
2/1 (%)	37,1	37,7	39,7	37,9	36,1	37,6	25,9	29,7	28,4
3/1 (%)	40,1	41,0	29,4	40,7	42,8	39,1	54,5	51,7	51,0
2 + 3/1 (%)	77,2	78,7	69,1	78,6	78,9	76,7	80,4	81,4	79,4

No. de Empleados por establecimiento industrial

	1970	1975	1979
República	49,3	56,6	46,9
Pichincha	49,9	53,7	44,1
Guayas	49,4	58,3	62

Fuente: INEC, a, 1970-1979

vados y las instalaciones industriales se han multiplicado hasta comienzos del siglo XX a lo largo del puerto fluvial (entre las avenidas E. Alfaro y Los Ríos), el puerto marítimo, inaugurado a comienzo de la década del sesenta, no ha dado origen a un complejo industrial de gran tamaño. Los nuevos establecimientos se instalan más allá de Durán, a lo largo de la carretera que lleva a Daule y en los sectores de la Alborada.

Las figuras 2, 3, y 4 demuestran el dinamismo industrial de la provincia de Pichincha; si en valor absoluto la provincia de Guayas sigue dominando (valor de la producción total, establecimientos de tamaño más grande, ...), en términos de crecimiento, la provincia de Pichincha supera a la del Guayas.

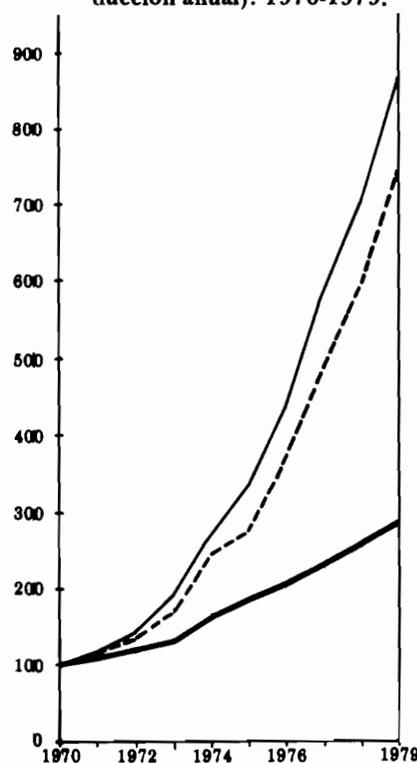
Los cambios urbanos que afectan a las dos aglomeraciones son similares, pero su amplitud es diferente. Los centros son revalorizados: en Quito, se intenta preservar el centro histórico; en Guayaquil, la modernización y la concentración de las actividades en la city provocan la destrucción de las casas tradicionales.

En ambos casos, la renovación, la rehabilitación y las transferencias funcionales arrojan a los más desamparados hacia otros sectores urbanos (29). La zona de

(29) Entre febrero de 1979 y mayo de 1980, 219 viviendas son demolidas en el centro de Guayaquil; 4639 personas quedan expulsadas (VALENCIA, H. 1982, p. 49)

1 establecimiento cuenta con 7 obreros o más y/o cuyo valor anual de la producción es superior o igual a 180.000 sucres.

Fig. No. 3 Evolución del índice del valor total de la producción industrial (establecimientos de 7 obreros o más y/o 180.000 sucres de producción anual): 1970-1979.

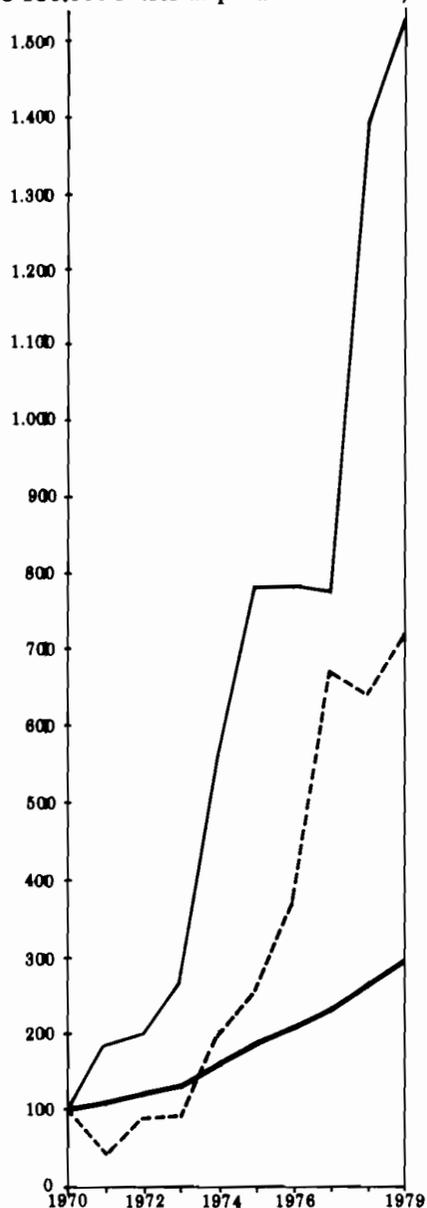


LEYENDA:

- Pichincha
 - - - Guayas
 - Índice de precios al consumidor (Familias de ingresos medios y bajos) Promedio: Quito y Guayaquil
- INDICE: 100 = 1970

FUENTE: Idem Fig. No 2
INEC: * Índice de precios al consumidor: Quito, Guayaquil, Cuenca

Fig. No. 4 Evolución del índice de las nuevas inversiones industriales (establecimientos de 7 obreros o más y/o 180.000 sucres de producción anual): 1970-1979.



LEYENDA:

- Pichincha
- - - Guayas
- Índice de precios al consumidor (Familias de ingresos medios y bajos) Promedio Quito y Guayaquil

INDICE: 100 = 1970

FUENTE: Idem Fig. N° 3

gradada se desplaza hacia los barrios populares localizados alrededor de los centros renovados y la degradación horizontal reemplaza progresivamente a la vertical. Ambas ciudades crecen muy rápidamente en el plano demográfico (30), tanto por las migraciones intra-regionales como por la tasa de crecimiento natural. En Guayaquil, los movimientos migratorios llegan a ser esencialmente intra-urbanos a causa de la rehabilitación del centro y de la ocupación completa del espacio en el Suburbio. Es el período de las grandes oleadas de invasiones y de ocupación de tierras municipales o particulares: Prosperina y Mapasingue, desde 1970, Guasmo (31) en 1976, Lomas de Mapasingue en 1979. Actualmente, alrededor de 800.000 personas vivirían en los barrios populares guayaquileños. En Quito, el crecimiento demográfico, las débiles realizaciones del Estado en materia de vivienda y la limitación de la capacidad económica de la mayoría de los habitantes, plantean un muy agudo problema. Desde 1970, los barrios populares se han extendido en forma espectacular, sobre todo en las pendientes del Pichincha. Actualmente, 343.057 habitantes viven en esos barrios (32).

La construcción y el mejoramiento de las infraestructuras de Guayaquil (puente de la Puntilla a fines de los años sesenta (33), ampliación del aeropuerto y del puerto de Guayaquil desde 1976, que se abrió al tráfico internacional en 1977) y la importancia dada en las dos ciudades a la realización de grandes ejes intra-urbanos, refuerzan la segregación.

En Guayaquil, el sector Norte está poblado por la clase media que se establece en las lotizaciones realizadas por el Estado (Los Sauces, la Atarazana,...) o por empresas privadas (las "etapas" de la Alborada) mientras que la zona Noroeste está ocupada por las clases más acomodadas (tercera oleada migratoria hacia el barrio de los Ceibos); estas clases sociales disponen de "sus centros de aprovisionamiento. Construcción de los centros comerciales del Unicentro (en el centro) de 1982, del Policentro en Urdesa en 1979, del Albanborja entre Urdesa y los Ceibos en 1982 y del Centro de la Alborada en 1983-84. El sector Oeste

(30) La población de Guayaquil crece en cerca del 46 o/o entre 1974 y 1982; la de Quito aumenta en un 44,5 o/o.

(31) Por comodidad empleamos los términos Suburbio y Guasmo. En todo caso, es indispensable anotar que estos sectores populares no son homogéneos: las partes más antiguas del Suburbio, morfológicamente consolidadas, son idénticas en ciertos sectores del Guasmo; las del Suburbio, cercanas a los esteros y no rellenadas, pueden compararse a las zonas de invasión más recientes del Guasmo.

(32) CORDOVA, C.; JARAMILLO, S.; y otros . . . 1984, pp. 14 -16 (Documento de trabajo IRT.; FLACSO CIUDAD).

(33) El puente de la Unidad Nacional en Guayaquil, abierto al tráfico en 1969, juega un papel considerable en el crecimiento urbano, en la redistribución funcional y en el mejoramiento de las relaciones regionales; el trayecto Milagro-Guayaquil está reducido en 180 km, pasando de 220 km. a 40 km. (DELER, J.P. 1981, p. 248).

está ocupado por las clases populares que viven en el suburbio, mientras que en el Sur viven las clases medias instaladas en las lotizaciones realizadas por el IESS o por el BEV (La Pradera, Ciudadela 9 de Octubre, . . .)

En Quito, los barrios ricos se extienden hacia el Norte en la planicie de Iñaquito y en las alturas (Bellavista, El Batán, Quito Tennis, . . .). Desde hace algunos años, se han hecho numerosas villas y lotizaciones en los valles de Tumbaco y de los Chillos; las clases acomodadas se instalan en estos dos sectores que gozan de un clima agradable; estos dos valles están situados respectivamente a 2400 y 2500 m. y están unidos al centro por vías rápidas. Estos valles, que distan unos 15 Km. de la zona central, son ejes de crecimiento demográfico y residencial, fundamentales para el porvenir del "Gran Quito".

(34) La grande superficie SAGA SEARS fue construida primero en Guayaquil, pero la sede estaba en Quito y se tomaban las decisiones en la capital.

Los programas de vivienda del Estado y de las Mutualistas se realizan en el extremo Norte (ciudadela Rumiñahui, Carcelén, San Carlos, . . .) y al Sur (La Mena, la Colmena, ...). Las clases populares viven al Sur, en las pendientes del Pichincha, y las dos más importantes ocupaciones por toma de tierras están localizadas al Sur-Este (Cooperativa de "Lucha de los pobres") y al Noreste (Pisullí).

En tanto que la concentración del poder político en Quito es una permanencia casi histórica (burocracia que funciona a su favor), Guayaquil se ha orientado en todo tiempo hacia el comercio. Pero la oposición funcional Quito-poder político/Guayaquil-poder económico, no parece que debería seguir funcionando actualmente, si es verdad que ha existido algún día más allá que en apariencia. ¿No ha sido la ciudad de Guayaquil algo más que una "gran bodega" dominada por Quito (34) en el plano de las decisiones? Si el poder político guayaquileño fue efímero, su poder de negocios con la capital ha sido siempre poderoso. La

CUADRO No. 2

COMPARACION CLIMATICA QUITO-GUAYAQUIL (período 1964-1978)

	T \bar{m} Quito	(°C) Guaya.	TM Quito	(°C) Guaya.	T m Quito	(°C) Guaya.	P (mm) Quito	Guaya.
ENERO	13,5	26,0	20,8	30,6	8,3	22,8	89,4	252,3
FEBRERO	13,4	26,2	20,3	30,7	8,6	23,1	130,8	219,1
MARZO	13,5	26,4	20,5	31,3	8,7	23,3	136,6	305,6
ABRIL	13,5	26,6	20,5	31,4	8,9	23,2	170,6	128,7
MAYO	13,8	25,9	21,0	30,7	8,1	22,2	111,9	57,3
JUNIO	13,4	24,8	20,6	29,4	7,9	21,4	53,9	21,3
JULIO	13,6	23,7	21,3	28,7	7,7	20,4	26,5	0,2
AGOSTO	13,6	23,7	21,8	29,1	7,5	20,0	30,3	0,4
SEPTIEMBRE	13,6	24,1	21,7	29,9	7,8	20,4	86,4	2,2
OCTUBRE	13,1	24,2	20,9	29,8	8,0	20,8	141,2	3,7
NOVIEMBRE	13,1	24,7	20,5	30,3	8,3	21,3	114,3	0,9
DICIEMBRE	13,3	25,7	20,9	30,9	8,2	22,1	89,3	24,0
Mediana Anual	13,4	25,2	20,9	30,2	8,2	21,8		
Total Anual							1181,2	1015,7

T \bar{m} : Temperatura media

TM: Temperatura máxima

T m : Temperatura mínima

P: Precipitaciones

FUENTE: Ministerio de Recursos Naturales y Energéticos.
Anuario Meteorológico: (Documento de trabajo ORSTOM, elaboración Travaglio, M.)
Quito: Observatorio Astronómico de la Alameda. Guayaquil: Aeropuerto (DAC)

	QUITO	GUAYAQUIL
Presión atmosférica media (mm)	545,5	760
Altitud sobre el nivel del mar (m)	2818	3

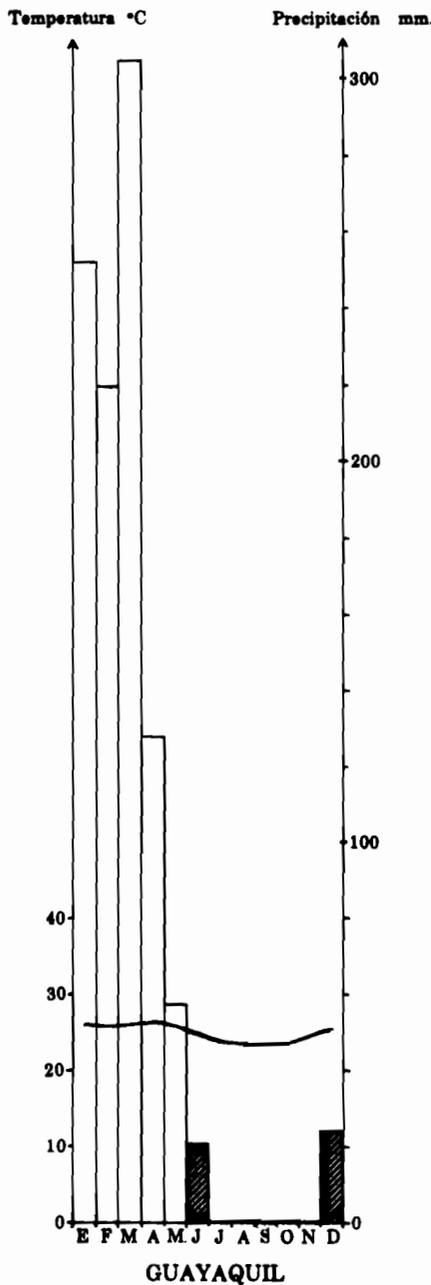
estructura urbana de ambas metrópolis es muy diferente y se impone tomar en cuenta la variedad de los medios naturales para comprender la extensión espacial de los dos polos urbanos de la República. Si la economía de ciclos ha reforzado la bicefalía en la actualidad ¿no se debería hablar más bien de diagonal macrocefálica puesto que las distancias se han acortado entre la capital y el puerto principal (comunicaciones aéreas, teléfono, telex) y puesto que es tan evi-

dente la complementaridad, que no excluye la competencia y hasta los enfrentamientos ?

2. Dos medios geográficos diferentes pero constrictivos.

Las condiciones naturales muy diversas —clima, topografía, arreglo de los suelos para hacerlos urbanizables en el marco “formal” del mercado de la tierra y de la vivienda—, han influido sobre la extensión espacial de las dos aglomeraciones, sobre los tipos de construcción realizados y sobre las “formas de vida” de la población.

Aunque situados en la misma zona climática inter-tropical, la capital y el puerto principal tienen dos tipos de clima muy diferentes. El cuadro 2 y fig. 5 (gráficos ombro-térmicos) hacen evidentes las profundas diferencias climáticas de las dos ciudades —repartición diferente de las precipitaciones, temperatura media anual inferior de 11,8°C en Quito con relación a la de Guayaquil a causa de la altitud, . . . — Por su localización geográfica, Quito y Guayaquil



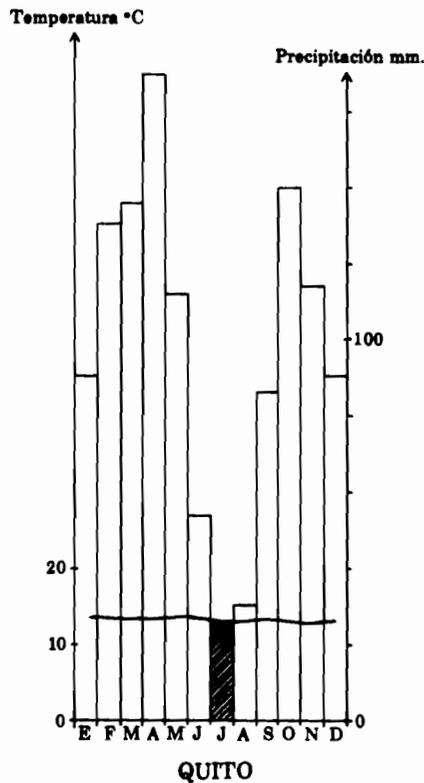
LEYENDA:

■ Meses secos
□ Meses lluviosos

Temperatura Media Anual 25,2°C

— Amplitud Térmica 2,7

Fig. No. 5 Diagramas ombro-térmicos de Quito y Guayaquil.



LEYENDA:

■ Meses secos
□ Meses Lluviosos

Temperatura Media Anual 13,4°C

— Amplitud Térmica 0,7

están sujetas a condicionamientos topográficos muy diferentes, pero que han frenado la extensión espacial y la realización de infraestructuras.

2.1. Guayaquil: una extensión espacial limitada por las mareas y las inundaciones.

Aunque el sitio original de la fundación de la ciudad fue el cerro de Santa Ana por razones estratégicas, muy pronto los habitantes pidieron la autorización para trasladar la ciudad hacia el centro actual. En 1690, fue concedido el permiso para la reubicación; si bien el nuevo sitio era más favorable para la extensión espacial a causa de sus terrenos planos (35), éstos estaban cortados por los esteros y eran además inundables. La nueva ciudad estaba separada de la antigua por cinco esteros que se atravesaba por puentes de madera construidos entre 1705 y 1709. Entre 1790 y 1795, se construyó la "calzada de piedra" para evitar que las aguas del Guayas se mezclaran con las del Estero Salado en tiempo de creciente (36). Hacia el Norte, el crecimiento estaba bloqueado por el estero profundo y ancho de CARRION (actualmente avenidas Mejía y Olmedo) atravesado por un puente. En 1903, estaban rellenados dos esteros y el de CARRION (37).

Desde la época colonial hasta ahora, el relleno fue un trabajo tradicional indispensable, por una parte, para protegerse de las inundaciones y, por otra, para transformar los esteros y los terrenos pantanosos en tierra firme para aumentar la superficie urbanizable.

"Cada calle, plaza, solar o corral es una laguna, es un pantano cuando llueve. . ." (38).

Aunque en la actualidad muchos barrios de la ciudad

(35) Los ciudadanos guayaquileños exhibieron tres razones para obtener la autorización de trasladar la ciudad: estratégicamente, lo llano de los terrenos permitía tener una buena vista; económicamente, el nuevo sitio era más favorable a la construcción de barcos; en el plano de la seguridad, era posible hacer las calles más anchas y por lo mismo controlar mejor los incendios (hemos indicado, en todo caso, que la ciudad fue parcialmente destruida por los incendios hasta principios del siglo XX).

(36) ESTRADA YCASA, J, 1973, pp. 125-140 (vol. 2)

(37) VALENCIA, H, 1982, pp. 114-120

(38) HAMERLY, M, 1973, p. 57.

(39) Los terrenos arenosos están sujetos a la licuefacción y se transforman en lodo. En caso de sismo, las consecuencias pueden ser dramáticas. Hasta ahora, no ha sido hecho ningún estudio para precisar los sectores de la ciudad que podrían ser perjudicados por los efectos de un sismo.

(40) PAZ Y MIÑO, L., 1960, p. 3

no sufren de estos problemas, el relleno fue necesario para hacer urbanizables las zonas de Urdesa, Miraflores, del Suburbio y del Guasmo, . . . En 1985, hay importantes sectores que chocan todavía con estos obstáculos. Los más acomodados superan estos problemas fácilmente, se les entrega los terrenos urbanizados, rellenados y provistos de infraestructuras; pero no es lo mismo para los pobres, obligados a economizar para sanear su parcela de terreno.

Si bien el problema de todo tiempo fue la lucha contra las inundaciones y los terrenos inundables, actualmente preocupan los efectos causados por los eventuales y fuertes temblores que, unidos a la consistencia de los terrenos, podrían provocar verdaderas catástrofes. (39)

2.2. Quito: un crecimiento frenado por la topografía.

La elección del emplazamiento de Quito estuvo guiada por consideraciones estratégicas, para protegerse de los indios establecidos alrededor de la ciudad; es verdad que fueron tomados también en cuenta por los conquistadores los elementos de recursos de agua, la proximidad de las canteras, la calidad agrícola de los suelos.

El sitio estratégico de Quito vino muy pronto a ser un obstáculo a causa de las barreras físicas (colinas de San Juan al Norte, del Panecillo al Sur, del Ichimbía al Este y sobre todo de lo abrupto del río Machangara al Este y de la montaña del Pichincha al Oeste), así como de las profundas quebradas que atraviesan la ciudad de Este a Oeste:

"La superficie verdaderamente plana, es, en realidad, muy reducida. Apenas llega a tener unas 21,5 hectáreas ocupadas con 23 manzanas. Al salirse de esta área, el terreno es bastante accidentado y si bien es cierto que las diversas pendientes del terreno y la proximidad de las quebradas han facilitado el desague de las aguas lluvias y servidas, la expansión de la ciudad ha encontrado graves obstáculos, y el dominarlo ha costado mucho trabajo y dinero" (40).

Las opresivas condiciones topográficas han trabado y orientado el crecimiento urbano de la capital, situada en la Hoya del río Guayllabamba.

El relleno progresivo de las quebradas fue indispensable para facilitar las comunicaciones intra-urbanas. Periódicamente, las quebradas afirmadas en apariencia pero a menudo transformadas en torrentes que cavan túneles y "ollas", se reactivan y se abren haciendo desaparecer calles y casas. Los barrios populares situa-

dos al pie y en los flancos del Pichincha, están expuestos a tragedias periódicas. Cuando los conos aluviales estaban ocupados por cultivos, las quebradas permitían la evacuación de los materiales; actualmente, los barrios populares situados sobre los conos aluviales, en el momento de fuertes precipitaciones, sufren de las inundaciones y de los deslizamientos de tierra debidos a la erosión de los flancos volcánicos mal consolidados y a los rellenos de las quebradas que no cumplen su papel de drenaje natural.

Los riesgos naturales efectivos (erosión, derrumbes en Quito, inundaciones en ambas ciudades) o potenciales (erupciones volcánicas en la capital y sismos en los dos centros urbanos), son elementos a los que son sensibles las autoridades ecuatorianas y que no pueden ser descuidados. Estos dos medios naturales, muy diferentes entre si en cuanto a clima, topografía, geología, historia y economía, han sido favorables, no solamente a la valorización de los dos polos urbanos ecuatorianos sino también al origen de dos “maneras de vivir” muy acentuadas.

2.3. Los medios naturales, las orientaciones económicas y sus consecuencias humanas

Las condiciones climáticas y los diferentes recursos naturales explican, al menos en parte, la oposición morfológica de la vivienda en los barrios populares de las dos ciudades en tanto que las clases sociales media y rica siguen modelos arquitectónicos “internacionales”. Los obstáculos físicos encarecen el costo de las infraestructuras, sea sobre las fuertes pendientes del Pichincha, sea en los terrenos pantanosos del puerto principal. Este último ha enfrentado hasta comienzos del siglo XX problemas de agua potable: el manejo imperfecto en la utilización de canalizaciones y su calidad deficiente hizo difícil por mucho tiempo la construcción de las redes. En la actualidad, la consistencia de los terrenos impide la construcción de profundos parqueaderos subterráneos, que tienen que construirse en altura.

El desarrollo urbano de las dos aglomeraciones es el resultado de dos distintas situaciones, tanto socio-económicas como políticas y geográficas. Las transformaciones que han afectado a Guayaquil, fueron principalmente obra de las inversiones privadas mien-

tras que en Quito se debieron al Estado asociado al capital privado, lo que hace decir al guayaquileño que Quito vive de Guayaquil —recursos sacados de los impuestos a las importaciones y exportaciones—; ésto fue talvez verdadero en parte antes de la era petrolera, pero en todo caso no hay que confundir producción y poder de decisión. El desarrollo urbano en su conjunto parece más complejo en Guayaquil que en Quito. Existe una falta de coherencia urbana mucho más acentuada en el puerto principal que en la capital. A la planificación “lógica” de Quito se contraponen la anarquía en el crecimiento de Guayaquil. ¿Para explicar estas situaciones diferentes, hay que tomar en cuenta solamente el elemento político? ¿No sería interesante buscar elementos de más difícil percepción? Sería acaso necesario juntar factores tales como la fuerte movilidad espacial y social, la ausencia o al menos la debilidad de las “tradiciones” en Guayaquil —las iglesias coloniales están en Quito, la Escuela de pintura fue quiteña y, para los ecuatorianos, Las Peñas no evocan el Pañecillo— para comprender las diferencias actuales a nivel de la organización espacial y del crecimiento urbano. En todo tiempo, Guayaquil fue una ciudad cosmopolita y orientada hacia el comercio mientras que Quito se encaminó hacia la burocracia.

Se han forjado dos “mentalidades” en el curso de los siglos en función del peso de la historia, de la localización geográfica y de las orientaciones económicas: la de las tendencias comunitarias de los Incas mantenidas por los españoles han marcado a la Sierra y no a la Costa, y la de Guayaquil, que es un “espacio abierto” en el que no están limitados los horizontes como sucede en Quito donde el espacio es “cerrado”. Los paisajes abiertos de Guayaquil han sido asimilados a un “espacio de libertad” en el momento de las migraciones Sierra/Costa. El mito de la atracción de Guayaquil, la asociación “paisaje abierto/libertad”, hacen más “fáciles” las condiciones de “sobrevivencia” de los más pobres; el sistema social es más flexible y las posibilidades económicas, aún a escala del sector llamado “informal” son a menudo superiores en la Costa. ¿Esta “libertad”, esta “apertura” guayaquileñas, que se sienten en la vida cotidiana, estos horizontes “sin” límites, no deben ser tomados en cuenta para explicar la incoherencia urbana del puerto principal que se estrella, lo mismo que la capital, contra una crisis que golpea duramente a la mayoría de la población?

3. ¿La “crisis urbana” (41): una situación menos dramática en Quito que en Guayaquil?

Hasta ahora, no hemos hecho más que esbozar

(41) Hemos estudiado la crisis urbana a nivel de la población. Por falta de tiempo y de datos, no trataremos sobre la crisis de la gestión de estas dos ciudades; insistiremos en los principales problemas a los que se enfrenta la mayoría de la población (degradación de la situación financiera de las familias, dificultad creciente de acceso al suelo urbano y al hábitat, carencia de infraestructuras, deterioro del medio ambiente, . . .) En este sentido empleamos la expresión “crisis urbana”.

los problemas a los que se enfrentan las dos ciudades y la mayor parte de sus habitantes. Esperamos poder aportar algunos elementos de respuesta a la pregunta planteada yendo de lo general a lo particular, es decir insitiendo en la degradación de las condiciones de vida y en la planificación urbana, que en la realidad no ha intentado jamás aportar soluciones a los problemas de los más desamparados. Pondremos luego el acento en los programas emprendidos por el Estado en materia de vivienda y en la incapacidad de los pobres para acceder a sus realizaciones; en fin, ensayaremos evaluar y "cuantificar" la pobreza en las dos ciudades y sacar algunas conclusiones.

3.1. Condiciones de vida cada vez más difíciles.

La crisis estructural y coyuntural que ha afectado y afecta en la actualidad al Ecuador, repercute directa o indirectamente en la población de las dos más importantes aglomeraciones del país (42). Se acelera el índice de inflación desde 1979, como lo indican el cuadro 3 y la figura 6. Aunque este índice fue por mucho tiempo más bajo en Guayaquil que en Quito, parece que la situación se invierte desde hace algunos años.

CUADRO 3
EVOLUCION DEL COSTO DE LA VIDA EN QUITO Y GUAYAQUIL
1979 - 1984.

	Indice General (%)		Precios Alimenticios (%)		Precios de los cereales (%) (1)		Precios de la carne (%) (1)	
	Guaya.	Quito	Guaya.	Quito	Guaya.	Quito	Guaya.	Quito
1979	+ 9,8	+ 10,2	+ 9,6	+ 10,1				
1980	+ 12,3	+ 13	+ 8,7	+ 10,9	+ 11,1	+ 6	+ 13,4	+ 13,3
1981	+ 13,1	+ 16,5	+ 12,3	+ 14,3	+ 7,2	+ 26	+ 16,2	+ 10,2
1982	+ 16,3	+ 16,1	+ 16,7	+ 19,7	+ 11,2	+ 6,7	+ 16,9	+ 30,2
1983	+ 50,3	+ 45,2	+ 87,6	+ 73,1	+ 232,2	+ 133,7	+ 75,6	+ 64,8
1984 (Sep.)	+ 27	+ 25,8	+ 31,7	+ 33,7	+ 10,8	+ 14,6	+ 38,6	+ 32,5

Fuentes: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, 1984, a pp. 105 - 106 INCEC -c, 1984

1) Para 1984, se trata de todo el año.

La figura 6 correlaciona la evolución del costo de la vida y la elevación del salario mínimo (43). Comprobamos que si este último sobrepasa el índice general de precios, desde hace algunos años, los precios de los alimentos, principal rubro de gastos familiares, aumentan más rápidamente que el salario mínimo vital. Es también indispensable insistir en la ponderación de los salarios nominales; como lo demuestra el cuadro No. 4, la situación empeora progresivamente.

Cuadro 4 : Salario mínimo vital y tasas de crecimiento real : 1978/1982

Salario mínimo (en sucres de 1975)	Tasas de crecimiento real (o/o)
1977	1825
1978	1554
1979	1944
1980	3120
1981	2808
1982	2538
	- 9,9
	+ 25,1
	+ 60,5
	- 10
	- 9,6

Fuente: Gutierrez, A, 1984, p 32

(42) Mientras que el índice general de precios ha pasado de 100 en 1970 a 783,9 en Quito y a 790,2 en Guayaquil en setiembre de 1984, el precio del banano (exportación FOB) no ha alcanzado más que el índice 213,4 en 1984 y el cacao el de 361,1. Al contrario, el precio de la exportación del petróleo pasaba del índice de 100 en 1972 a 1149,2 en 1984 luego de haber alcanzado el de 1486,1 en 1980. INEC-b; BANCO CENTRAL-a, 1984, pp. 101-107; BANCO CENTRAL-b 1984, pp. 220-222).

(43) Este elemento, el único del que podíamos disponer, es insuficiente para presentar las condiciones de vida de la población. En efecto, son numerosos los habitantes de las dos ciudades que viven del sector "informal" en el que la noción de salario mínimo no significa absolutamente nada.

Si la situación económica de las familias parece empeorar más rápidamente en Guayaquil que en Quito, sucede lo mismo con los servicios urbanos y con las condiciones de vida en el interior de las viviendas.

Por una parte, la situación entre los últimos censos se degrada más rápidamente en Guayaquil que en Quito, como lo prueba todos los indicadores; por otra, la diferencia entre las dos ciudades en cuanto a la satisfacción de las necesidades básicas se ahonda progresiva-

CUADRO No. 5
EVOLUCION DE LA SITUACION URBANA EN GUAYAQUIL Y QUITO: 1962/1974/1982.

	GUAYAQUIL (%)			QUITO (%)		
	1962	1974	1982	1962	1974	1982
Hogares que no disponen de luz	10,4	5,6	4,3	11,1	7,9	3,4
Agua corriente: uso exclusivo del hogar	39,9		51,9	34,9		62,3
Servicios higiénicos de uso exclusivo del hogar	35,5	47,5	56,3	31,7	44,5	59,3
Eliminación de aguas servidas por desague		66,4	52,1		85,5	83,6
Hogares que disponen: — de todos los servicios		68,2	50		79,9	80,3
— de algunos servicios		38,8	46,4		16,4	17,6
— de ningún servicio		3	3,6		3,7	2,1

Fuente: INEC, d, 1962, 1974, 1982.

mente. ¿Es esto suficiente para afirmar que las condiciones de vida son mejores en Quito que en Guayaquil?. Por ahora nos reservamos la respuesta; las orientaciones generales de la política de planificación de los dos polos urbanos no son extrañas al deterioro de las condiciones de vida de la gran mayoría de los habitantes.

3.2. La planificación y la segregación espacial residencial

La situación es muy distinta en las dos aglomeraciones; hemos tratado ya esta cuestión en la parte precedente. A la planificación "lógica" de la capital, que ha acentuado la segregación espacial, se contraponen la incoherencia y la irracionalidad de las acciones puntuales emprendidas en Guayaquil: del "Plan Machala-Quito", que debía permitir la reestructuración parcial de la ciudad en torno de sus dos grandes ejes, no queda más que el gigantesco edificio del Ministerio de Agricultura; la importancia dada por los poderes públicos al mejoramiento de la circulación (construcción de cruces, de vías rápidas y de puentes), como en la capital, favorece a los medios de transporte privado y refuerza las tendencias segregacionistas.

A partir de los años treinta, la superficie de Quito se aumenta por la integración al perímetro urbano de propiedades situadas al Norte de la ciudad. Los espacios agrícolas son lotizados de manera incontrolada, adquiriendo terrenos el mismo Municipio en forma desordenada. La especulación en el sector Norte impide a las familias que no disponen más que de ingresos modestos, acceder al mercado de la vivienda en esta zona que está en pleno auge.

Todos los planes reguladores dictados por el Estado,

afirman el carácter segregativo del espacio y del hábitat. Desde los años cuarenta, uno de los medios de superar la crisis fue la especulación de la tierra: los terratenientes de la planicie de Iñaquito lotizaron sus antiguas residencias secundarias y vendieron las parcelas; el Municipio, que compraba tierras al Norte para especular bajo el nombre de reinversiones de los beneficios al Sur de la ciudad, tuvo que realizar las infraestructuras de las lotizaciones privadas. El plan presentado en 1942 por J. ODRIOZOLA zonifica la ciudad en 4 sectores bien individualizados: la zona industrial y obrera al Sur, el centro histórico, la zona residencial rica al Norte y la zona mixta entre el centro y los barrios situados al Norte de la ciudad. El uso específico del suelo —trabajo, residencia, distracción, . . . —, se traduce por una más acentuada segregación y por el nacimiento de núcleos urbanos diferenciados: el centro histórico, el barrio Mariscal Sucre, la Villa Flora. Numerosos reglamentos, ordenanzas y decretos agravan el proceso segregativo: los barrios son clasificados en tres categorías, en función de los ingresos; el artículo 36 del reglamento general de construcciones impone un estilo relativamente homogéneo a cada tipo de barrio, sea residencial, rico u obrero; se realizan las infraestructuras prioritariamente en la zona Norte de la ciudad, . . . (44). El Plan Maestro de Quito presentado en 1967 consolida la segregación del espacio, lo mismo que el Plan del Area Metropolitana de Quito realizado a princi-

(44) En 1945, el Consejo Municipal rehusa a los trabajadores del ferrocarril la autorización para comprar terrenos en la parte Norte de la ciudad, pretextando que no tienen recursos suficientes para construir viviendas correspondientes a la categoría del barrio. Un préstamo de 4 millones de dólares fue concedido al Municipio de Quito por el Gobierno de Estados Unidos para hacer una red de agua potable en la zona Norte (1942-1950). (ACHIG, L, 1983, pp. 57-62).

pios de los años setenta (45).

En 1980, la publicación del Plan Quito responde a una doble presión: satisfacer parcialmente a los moradores del centro degradado y de los barrios de extensión reciente, reconocidos oficialmente por el Estado a mediados de la década setenta por razones electorales, sin chocar a los sectores dominantes. Se juzga necesario:

“Definir, orientar y canalizar el asentamiento espontáneo, hacia zonas donde sea factible su paulatina incorporación y provisión de servicios básicos” y “restringir el asentamiento en zonas de preservación paisajística y ambiental y desestimular el asentamiento en zonas no factibles de incorporación” (46). Se afirma una vez más la segregación urbana y “En Quito, no existe ningún instrumento de planificación urbano de carácter colectivo y participativo, que incorpore a las amplias mayorías populares en la dotación de infraestructura básica, servicios, equipamientos, recreación, etc. . . . (47).

N. GOMEZ observa que las autoridades municipales, a partir de 1970, fueron sometidas a la presión de múltiples influencias que traficaban con la política de lotización de la ciudad. . . Si de un lado los estudios indicaban que el área urbana se había extendido lo suficiente y que era necesario construir sobre numerosos terrenos vacíos situados al interior de la aglomeración, de otro lado. “las personas interesadas en lotizar sus tierras, bien que éstas estaban fuera del área urbana, eran personas influyentes o peor que eso, inescrupulosas que, valiéndose de promesas y recompensas, pudieron lograr propósitos contrarios al beneficio de la ciudad” (48).

Así fueron realizadas numerosas lotizaciones sin la autorización de la Alcaldía.

En Guayaquil, los planes elaborados fueron también vagos, poco coherentes y sin aplicación (Plan General Urbano de 1967, Pre - Plan General Urbano de

(45) El Plan Maestro de Quito de 1967 preveía que el conglomerado tendría una superficie de 6094 ha en 1977 Sin embargo, en 1975, la ciudad cubría una superficie de 8819 ha. (ACHIG, L, 1983, p. 85).

(46) MUNICIPALIDAD DE QUITO, 1980, vol. 1, p. 41.

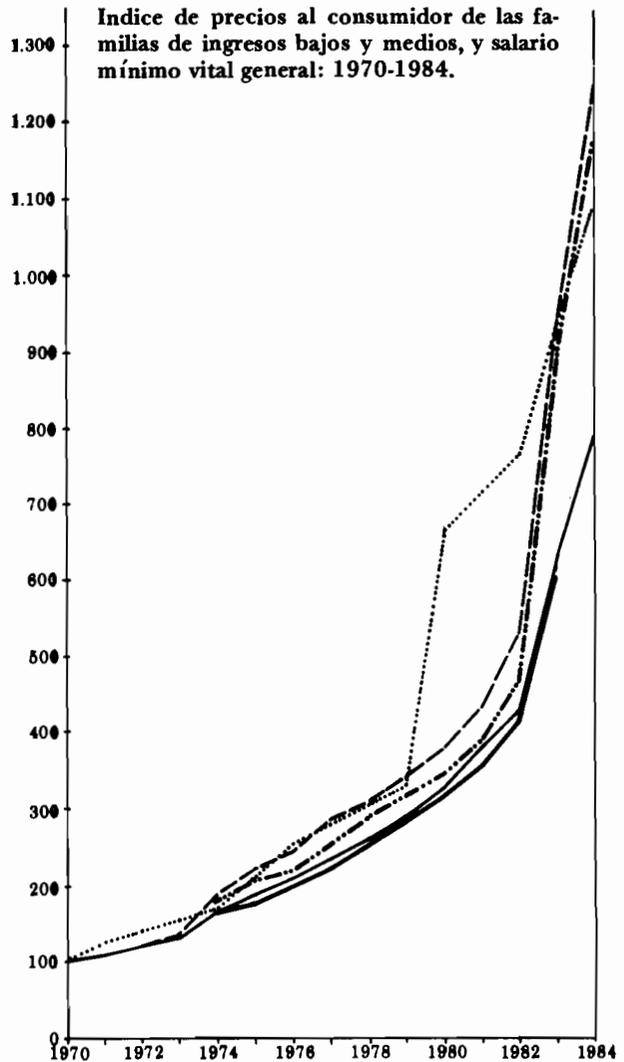
(47) TORRES, V., 1983 p. 128

(48) GOMEZ, N, 1980, p. 86

1972, Esquema de División en Distritos de Planificación y Estructura Vial en 1973/74, Primer Proyecto de Desarrollo Urbano de Guayaquil en 1978).

Si bien la política de planificación a escala del conjunto de conglomerados fue y sigue siendo, en el mejor caso segregativa y en el peor inexistente, las acciones emprendidas por el Estado en favor de los pobres son muy insuficientes.

Fig. No. 6



LEYENDA:

- Quito: Índice General
- - - Quito: Índice de los precios alimentación y bebidas
- Guayaquil: Índice General
- · - · Guayaquil: Índice de los precios alimentación y bebidas
- · · · · Salario mínimo vital general

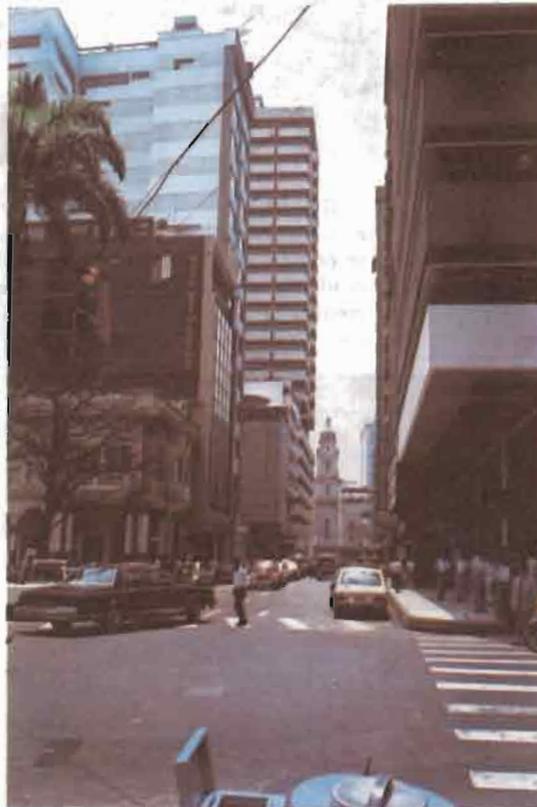
FUENTE: Idem Gráfico N° 3*

INEC: Índice de los precios al consumidor área urbana A partir de 1981

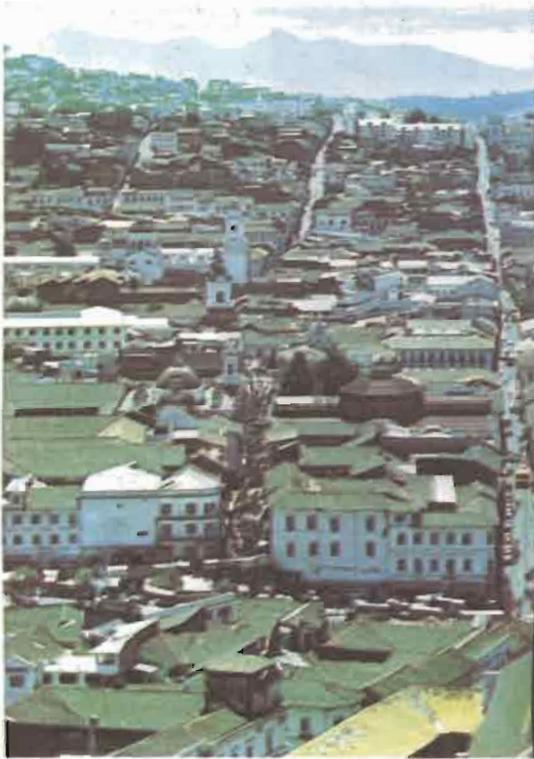
** Banco Central del Ecuador - Boletín anuario 1984



4. Quito:
La Av. Río Amazonas, eje principal del "nuevo" centro, el Barrio de la Mariscal Sucre. Desaparición progresiva de la función residencial en provecho de las actividades del sector terciario "superior".



5. Guayaquil:
El centro de negocios. Concentraciones de las actividades bancarias y del sector terciario "superior"; contrariamente a lo que sucede en Quito, donde la diferencia entre el centro histórico y la Mariscal Sucre es notable, las mutaciones funcionales del centro guayaquileño se materializan en el mismo sitio.



1. Quito:
El centro histórico. Densificación de la construcción, casas "tradicionales", el plano en damero.

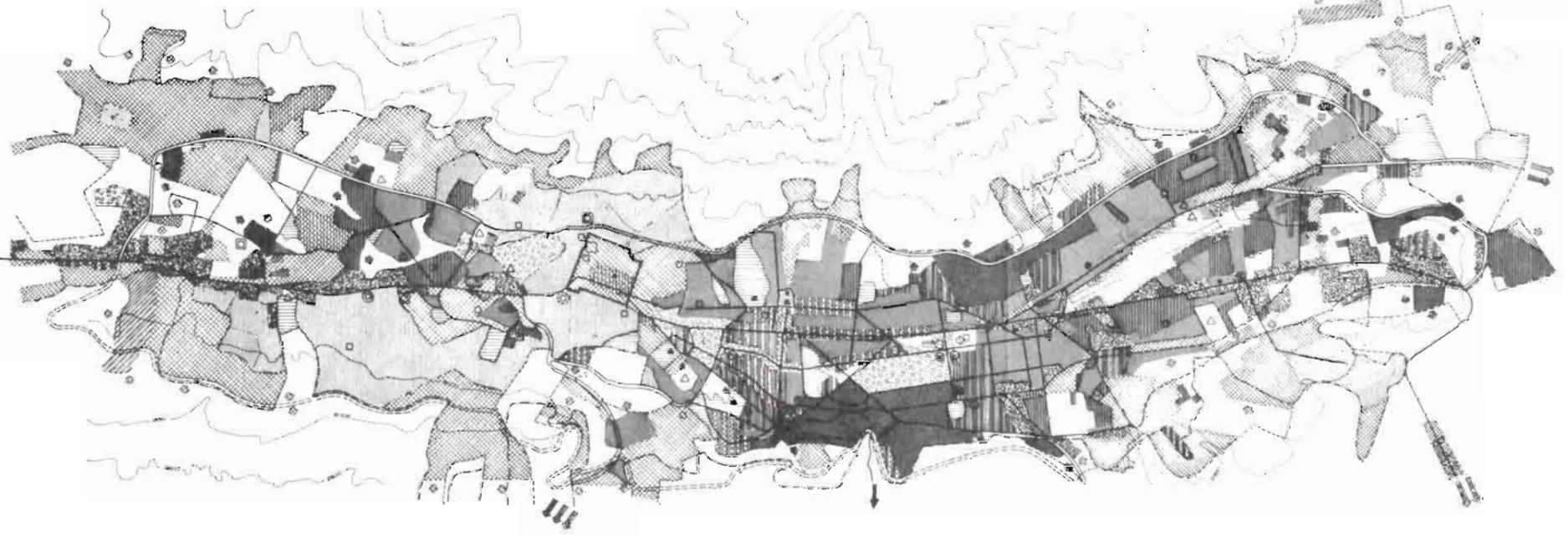


2. Guayaquil:
El sitio original y el centro. Al fondo, el Cerro El Carmen sobre el cual se construyó el núcleo original de la ciudad; en primer plano, el centro moderno que se extiende sobre las partes planas rellenadas progresivamente. Contrariamente a lo que sucede en Quito, los vestigios históricos son raros en Guayaquil.



3. Quito:
Los barrios del Centro-Sur vistos del Panecillo. Barrios populares antiguos donde se entrecruzan estrechamente espacios urbanos y actividades rurales (microfundios, pequeña ganadería. . .).

QUITO
ESBOZO DE TIPOLOGIA DEL HABITAT



SIMBOLOGIA

INFRAESTRUCTURAS E INDUSTRIAS

- AUTOPISTA
- EJE PRINCIPAL DE TRANSPORTE
- ZONA INDUSTRIAL
- △ SECTOR ESTRATEGICO
- ⊙ TERMINAL TERRESTRE
- ⊙ CONSTRUCCION
- ★ UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SUPERIOR

ACTIVIDADES COMERCIALES

- ⊙ MERCADO MUYISTO (PRODUCTOS ALIMENTICIOS)
- MERCADO PRINCIPAL (PRODUCTOS NO ALIMENTICIOS)
- ⊙ MERCADO DE BARRIO (PRODUCTOS ALIMENTICIOS)
- ⊙ CENTRO COMERCIAL
- ⊙ CENTRO DE ABASTECIMIENTO (SUPERMARI, MI, COMISARIATO)

TIPOLOGIA DEL HABITAT

- LIMITE DEL "CENTRO HISTORICO"
- CENTRO DE NEGOCIOS Y DE COMERCIOS "DE LUJO"
- HABITAT CLASE ALTA
- HABITAT CLASE MEDIA
- HABITAT MIXTO CLASE ALTA Y MEDIA
- PROGRAMAS DE VIVIENDA DEL ESTADO CLASE MEDIA
- HABITAT POPULAR MORFOLÓGICAMENTE CONSOLIDADO O EN VIAS DE CONSOLIDACION
- PROGRAMAS DE VIVIENDA DEL ESTADO, ESTIMOS POPULARES
- HABITAT POPULAR MORFOLÓGICAMENTE NO CONSOLIDADO (LEGALIZACION INCIPIENTE)
- TUBURIZACION VERTICAL (CENTRO Y PERIFERIA) (BARRIOS VERIFICADOS)
- HABITAT MIXTO CLASE ALTA Y ESTIMOS POPULARES
- HABITAT MIXTO CLASE MEDIA Y ESTIMOS POPULARES
- SECTOR URBANO DIVERSO HASTA 1984
- SECTOR "NO URBANIZADO" EN 1984
- ZONA VERDE

DINAMICA DEL HABITAT Y DE LA INDUSTRIA

- EJE DE CRECIMIENTO A ESCALA DEL CONJUNTO DE LA AGLOMERACION
- DINAMICA INTRAURBANA

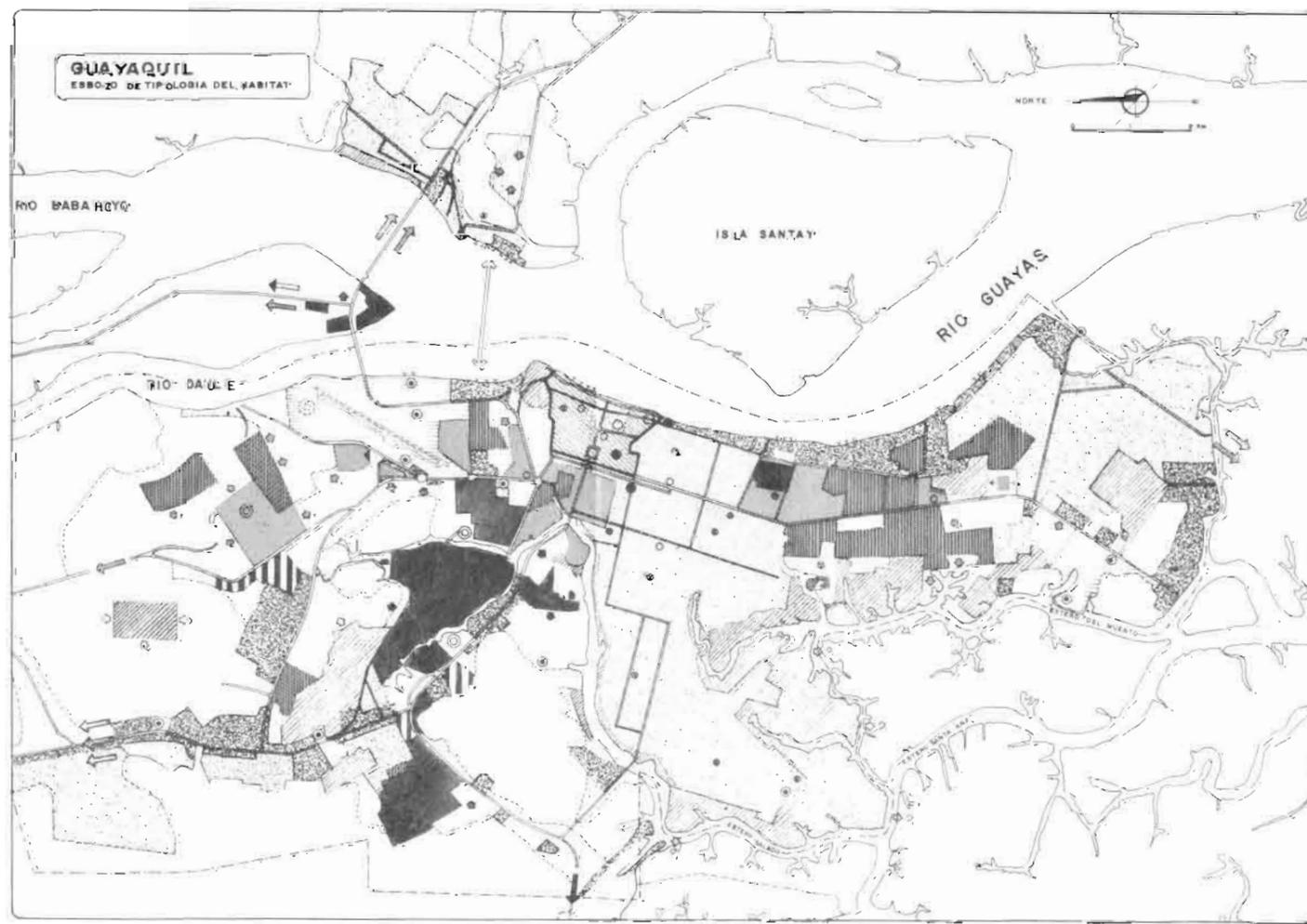
LIMITES

- LIMITE DE LA ZONA URBANIZADA 1984
- LIMITE DEL URBANO 1982

FUENTE: PLANO I.G.M., 1979, 1:20000
ELABORACION: P. CAZAMAJON, H. BODARD
DIBUJO: C. GUERRERO, S. MARCADA

Fig. No. 8

GUAYAQUIL
ESBOZO DE TIPOLOGIA DEL HABITAT



SIMBOLOGIA

INFRAESTRUCTURAS E INDUSTRIAS

- EJE PRINCIPAL DE TRANSPORTE
- EJE PRINCIPAL DE TRANSPORTE
- ZONA INDUSTRIAL
- △ SECTOR ESTRATEGICO
- ⊙ TERMINAL TERRESTRE EN CONSTRUCCION

ACTIVIDADES COMERCIALES

- ⊙ MERCADO PRINCIPAL (PRODUCTOS ALIMENTICIOS)
- ⊙ CENTRO COMERCIAL
- MERCADO PRINCIPAL (PRODUCTOS NO ALIMENTICIOS)
- ⊙ MERCADO DE BARRIO (PRODUCTOS ALIMENTICIOS)
- ⊙ CENTRO DE ABASTECIMIENTO (SUPERMARI, MI, COMISARIATO)

TIPOLOGIA DEL HABITAT

- LIMITE DEL "CENTRO HISTORICO"
- CENTRO DE NEGOCIOS Y DE COMERCIOS "DE LUJO"
- HABITAT CLASE ALTA
- HABITAT CLASE MEDIA
- HABITAT MIXTO CLASE ALTA Y MEDIA
- PROGRAMAS DE VIVIENDA DEL ESTADO (IEEB, BEV)
- LIMITE "ARTIFICIAL" ENTRE EL CENTRO Y EL SUBURBIO
- HABITAT POPULAR MORFOLÓGICAMENTE CONSOLIDADO O EN VIAS DE CONSOLIDACION
- HABITAT POPULAR MORFOLÓGICAMENTE NO CONSOLIDADO (LEGALIZACION INCIPIENTE)
- TUBURIZACION VERTICAL (CENTRO Y PERIFERIA) (SUBURBIO)
- "RECUPERACION" POR TRANSFERENCIA FUNCIONAL Y RESIDENCIAL
- SECTOR "NO URBANIZADO" EN 1984
- SECTOR URBANO DIVERSO HASTA 1985

DINAMICA DEL HABITAT Y DE LA INDUSTRIA

- EJE DE CRECIMIENTO A ESCALA DEL CONJUNTO DE LA AGLOMERACION
- DINAMICA INTRAURBANA

LIMITES

- LIMITE DE LA ZONA URBANIZADA 1984
- LIMITE DEL URBANO 1982

FUENTE: PLANO I.G.M., 1979, 1:20000
ELABORACION: P. CAZAMAJON, H. BODARD
DIBUJO: C. GUERRERO

3.3. Las orientaciones de los organismos del Estado en favor de la vivienda

Frente al déficit creciente del stock de vivienda, los organismos del Estado y las Mutualistas han orientado sus esfuerzos hacia la clase media (49). De 1974 a 1977, el 23,6 o/o de las viviendas fueron construidas o financiadas por el sector público de Guayaquil, 10 o/o por el sector privado y el 66,4 o/o por el sector llamado informal (50).

El acceso imposible de los desamparados al mercado de la vivienda desarrollado por el BEV, el IESS y las Mutualistas, ha hecho indispensable la búsqueda de alternativas y de estrategias diferentes (ocupación de tierras en Guayaquil, barrios de reciente extensión, a menudo calificados de "periféricos" en Quito) por parte de las clases populares (51)

El BEV creado en 1961, con la ayuda financiera del Gobierno de los Estados Unidos, que aportó con un

(49) o/o de satisfacción de necesidades habitacionales producidas por incremento poblacional en Guayaquil y Quito 1962-1977.

	1962	1974	1975/77
Guayaquil	77	56	23
Quito	82	47	57

Déficit de habitaciones en 1977

Guayaquil	85961 unidades
Quito	73418 unidades

(AGUIRRE, R, 1984, p. 60

(50) AGUIRRE, R, 1984, p. 60

(51) Si el 30 o/o de las familias guayaquileñas no estaban en capacidad financiera de acceder al programa Pradera I (BEV) en 1976, el 39 o/o no pueden hacerlo en 1979 en el proyecto de la lotización Pradera III (AGUIRRE, R, 1984, pp. 164-167). En 1977, una familia necesita disponer de 21445 sucres mensuales en Quito (16 o/o de las familias) para participar en los programas realizados por las Mutualistas, y de 17180 sucres en Guayaquil (11 o/o de los hogares). (AGUIRRE, R, 1984), p. 96). El contrato celebrado en 1984 entre el BEV y los constructores privados para realizar una etapa del programa los Sauces (36 casas de 24 m², 106 de 30 m², 489 de 41 m² y 742 de 50 m²) precisa que es necesario disponer de una cuenta de ahorros en el BEV y ser solvente, lo que descarta de este tipo de programa a un gran número de personas. Además, el m² construido cuesta 72200 sucres y el precio de las casas se escalona entre 277000 y 442000 sucres (diario EL UNIVERSO, 18/10/1984).

(52) "El propósito se lo cumple de manera absolutamente clara y sin ambages: el BEV ha servido de puente para canalizar los fondos internacionales y nacionales" (CARRION, F, 1984, p. 29).

(53) AGUIRRE, R, 1984, p. 124.

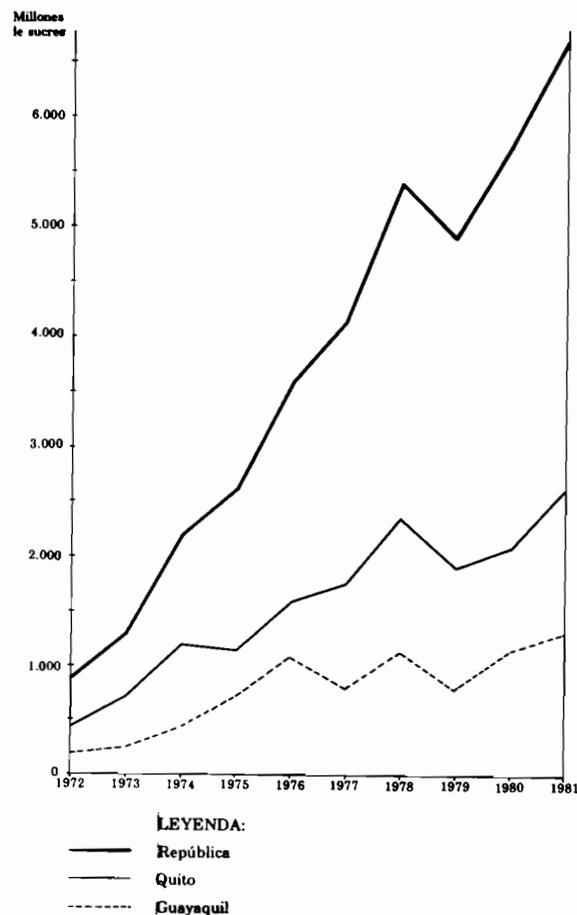
(54) En 1975-1976, el Municipio de Guayaquil resolvió 1200 casos de donación de lotes en el Suburbio sobre 40000 (RODRIGUEZ,; VILLAVICENCIO, G, 1979, p. 11).

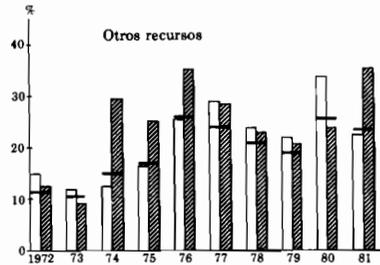
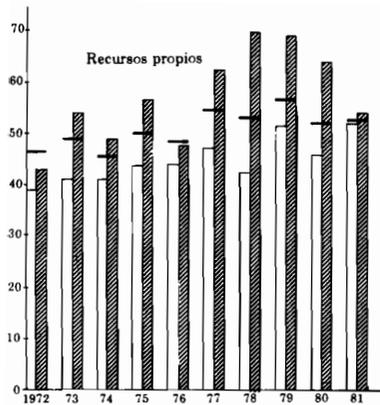
66% de financiamiento inicial (52), tenía por fin, lo mismo que las Mutualistas creadas en 1962, ayudar a las familias que no pueden ahorrar lo suficiente. De acuerdo a los términos del contrato, el BEV debía construir 9100 unidades de vivienda en el país durante dos años (1962 - 1964): en 1964, en ausencia de una política de compra de tierras, de estudios de los costos, . . ., el BEV no había construido sino 118: de 1962 a 1972, fueron construidas 6070 viviendas (53).

El Gobierno central, practicando una política de clientelismo, realiza trabajos de infraestructura, emprende en campañas de vacunación y reglamenta el precio de los productos alimenticios por medio de ENPROVIT. El gobierno municipal de Guayaquil rellena, controla la venta del agua y legaliza las tierras (54). Pero se hacen pocas realizaciones para reabsorber el déficit del stock de vivienda y dar una solución, al menos parcial, al problema de la vivienda.

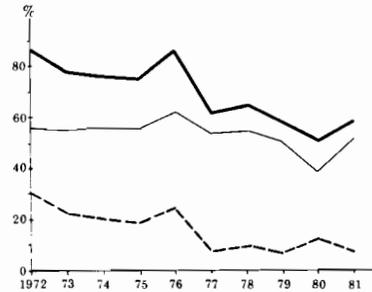
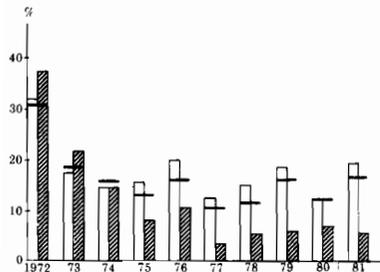
A la insuficiencia de las acciones emprendidas por el Estado y por los organismos que dependen de él en favor de los pobres, se añade el desequilibrio de las intervenciones del IESS, del BEV y de las Mutualistas

Fig. No. 9 Presupuesto declarado en los permisos de construcción residenciales y mixtos, en millones de sucres: 1972-1981.

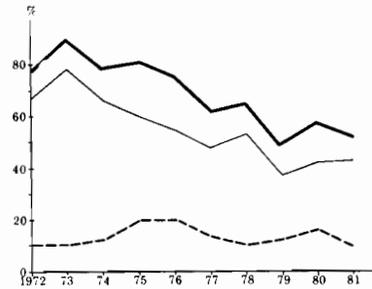
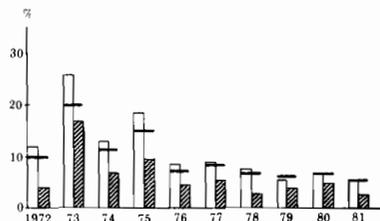




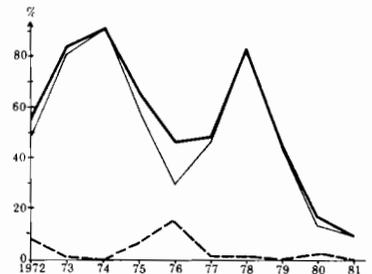
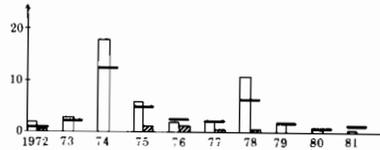
Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social



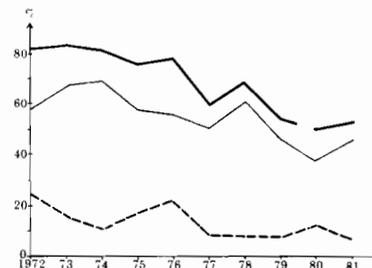
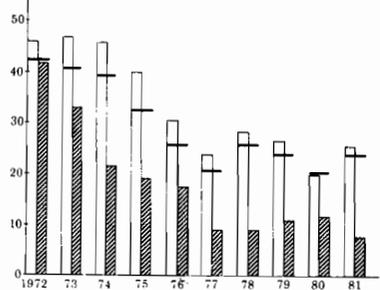
Mutualistas



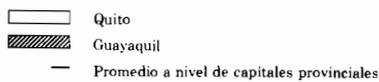
Banco Ecuatoriano de la Vivienda



IESS + Mutualistas + BEV



Presupuesto declarado por Fuente de Financiamiento



Porcentaje de las inversiones, respecto al total de las inversiones en el país por fuente de financiamiento

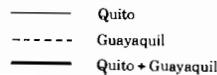
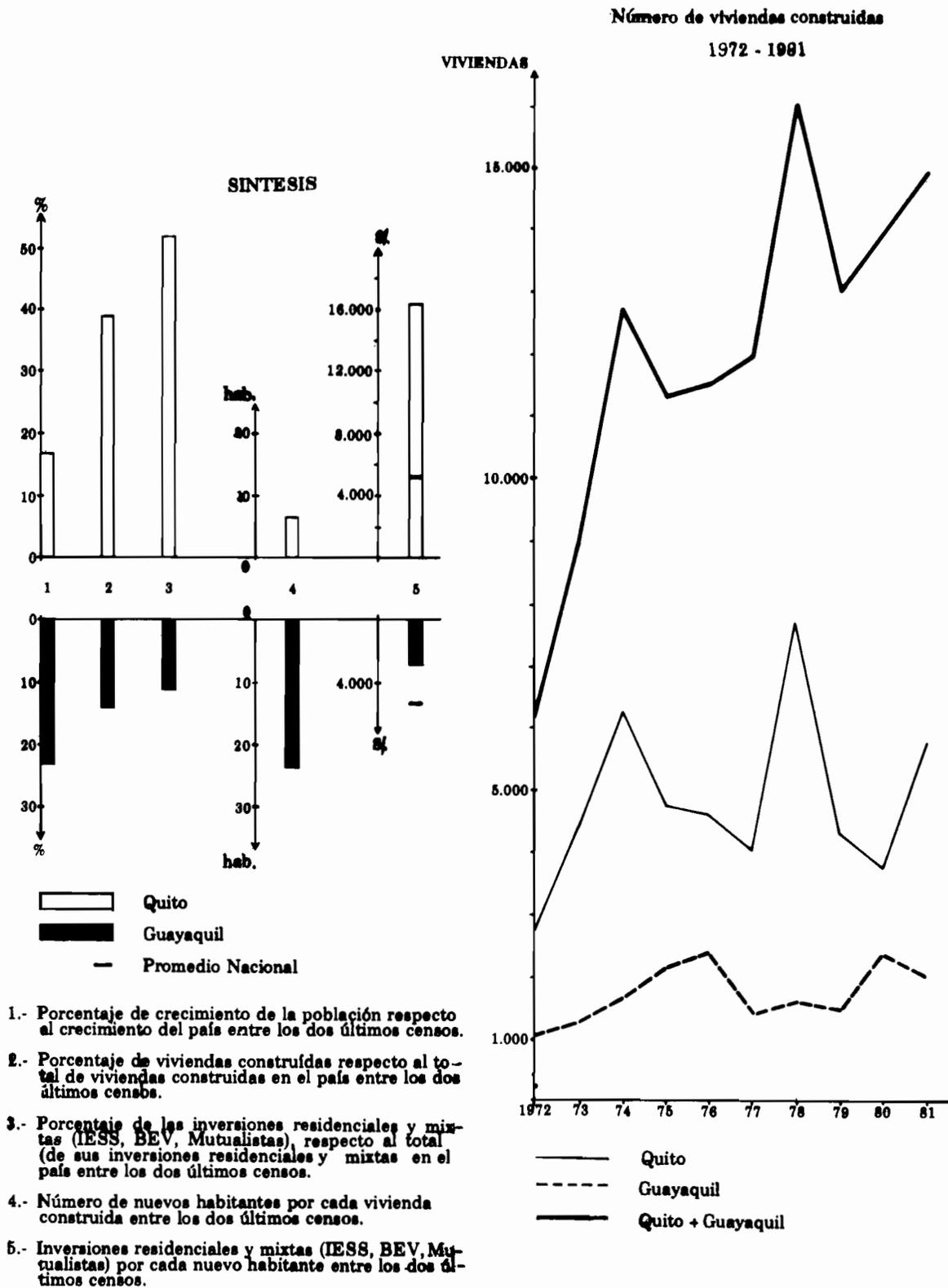


Fig. No. 12 Presupuesto declarado en los permisos de construcción residenciales y mixtos por fuente de financiamiento (% del total del presupuesto): 1972-1981.



en las dos aglomeraciones. Quito parece más favorecido que Guayaquil, como lo indican las figuras 9 a 12 (55). Las figuras 10 y 11 ponen en evidencia tres fenómenos: por una parte, la variabilidad inter-anual del ritmo de construcción en Quito, por otra, la crisis que parece haber afectado fuertemente a Guayaquil entre 1976 y 1980, así como el progreso actual; en fin, el índice de crecimiento de la tasa de construcción más alta en Guayaquil que en Quito. La figura 12 muestra las disparidades de las inversiones realizadas por el BEV, el IESS y las Mutualistas en las dos ciudades.

En el plano urbano, la situación de Guayaquil es mucho más preocupante que la de Quito: degradación más rápida de las condiciones de vida de las familias; deterioro más acentuado de los servicios urbanos; mayor aumento en el precio del metro cuadrado de construcción como lo indica la figura 13; intervenciones más masivas en Quito de parte de los organismos encargados de "resolver" el problema del hábitat (56). ¿Qué pasa en el plano humano?

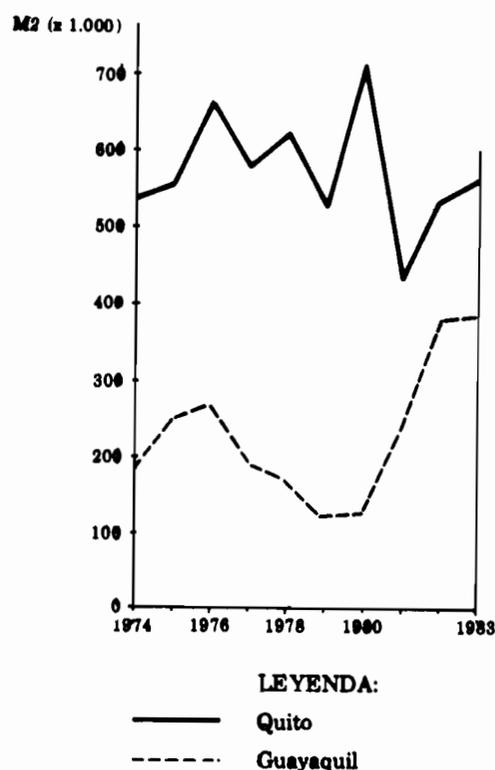
3.4. Estudio comparativo de ocho barrios populares de Guayaquil y Quito.

El cuadro 6, elaborado a base de encuestas reali-

- (55) Los gráficos elaborados a base de los datos del INEC no tratan más que de unidades de vivienda construidas con la aprobación del permiso para construir. Hemos anotado ya que en Guayaquil, entre 1974 y 1977, menos del 25 o/o de las construcciones se hacía por los sectores público y privado. Además, estos gráficos no pretenden ser de una confiabilidad irreprochable a causa de la imprecisión de los datos del INEC (series incompletas, variabilidad de los criterios escogidos de un año a otro) y a causa de la falta de concordancia entre el número de permisos de construcción registrado por el INEC y el catalogado por los servicios municipales. Un rápido cálculo nos indica que, entre 1974 y 1982, el número de viviendas construidas en Guayaquil y en Quito se elevó respectivamente a 15121 y a 41148, mientras el número de familias aumentaba a 93608 en Guayaquil y a 71095 en Quito, entre los dos últimos censos.
- (56) Cuando había razón para pensar que el nuevo Gobierno salido de la Costa favorecería más a Guayaquil que a Quito, parece que no es así. En el programa del "Plan Techo", se ha decidido la construcción de viviendas en doce provincias del país: 19 o/o en la Costa, 0,8 o/o en la Región Amazónica y 80,2 o/o en la Sierra. Si bien se ha decidido construir 1572 unidades residenciales (5,7 o/o del total) en la provincia de Guayas, 7631 (27,6 o/o) se harán en la provincia de Pichincha (diario HOY, 24/01/1985).
- (57) Las encuestas fueron hechas por estudiantes de las Universidades Centrales de Guayaquil y Quito; han sido manejadas por el Licenciado M. ARTEAGA en Guayaquil. No habiendo sido posible realizarlas en la Cooperativa "Lucha de los Pobres", hemos utilizado la tesis de CORDOVA, C.; JARAMILLO, S.; LOPEZ M; etc.

zadas en 1984, permite medir el grado de "consolidación" de cada uno de los barrios y apreciar las condiciones de vida de la población (57). Los barrios encuestados fueron escogidos en función de la fecha de establecimiento a fin de poder comparar su evolución y su "consolidación" morfológica.

Fig. No. 10 Metros cuadrados residenciales de construcción: 1974-1983.



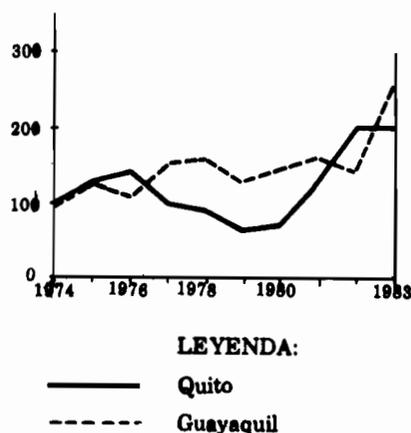
LEYENDA:

— Quito

- - - Guayaquil

FUENTE: Idem Fig. N° 6

Fig. No. 11 Evolución del índice de metros cuadrados de construcción: 1974-1983 (100=1974)



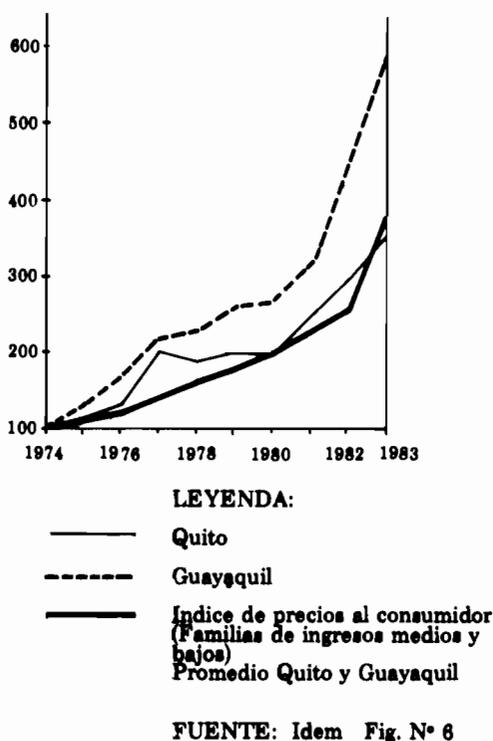
LEYENDA:

— Quito

- - - Guayaquil

FUENTE: Idem Fig. N° 6

Fig. No. 13 Evolución del valor unitario de metro cuadrado de construcción: 1974-1983 (Indice 100 = 1974)



En este breve capítulo, no se trata de detallar este cuadro. No guardaremos sino los elementos conclusivos que nos parecen ser los más importantes.

Se puede poner de relieve varios rasgos generales: los ingresos per cápita son siempre bajos (2000 a 3400 sucres mensuales); el índice de desocupación y de subempleo es con frecuencia superior al 40 o/o, excepto en los centros degradados en los que el sector "informal" es muy importante; los servicios son insuficientes o inexistentes —el aprovisionamiento de agua es deficiente, lo mismo en los barrios "en vía de consolidación" que en los "no consolidados"—, excluyendo los centros en los que los servicios son satisfactorios pero donde el estado de las habitaciones y de las piezas de arriendo es deplorable (degradación, subdivisión, ausencia de servicios básicos en el interior

* "posesión": ocupación de tierras sin tener títulos de propiedad.

(58) Sería necesario realizar encuestas "pesadas" en todos los barrios de las dos ciudades, y especialmente en el Suburbio guayaquileño, no estudiado a causa de su heterogeneidad, a fin de confirmar o debilitar estas hipótesis.

de las casas, . . .); el tipo de acceso a la vivienda es diferente de acuerdo al tipo de barrio considerado y la ciudad estudiada: el arriendo domina en el centro, pero el número de propietarios aumenta en los barrios "en vía de consolidación" o "consolidados" mientras que la "posesión" * prevalece, sobre todo en Guayaquil, en los barrios "en vía de consolidación" y "no consolidados".

Si comparamos la situación de Guayaquil y de Quito, por barrios comparables de dos en dos, comprobamos que los ingresos son siempre superiores en Guayaquil, es verdad que con poco; que el estado actual de las viviendas parece mejor en el puerto principal, excepto en el centro y en los barrios "consolidados"; que el índice de desempleo y de subempleo es inferior en Guayaquil en los barrios "en vía de consolidación" y "no consolidados"; que los quiteños dan al parecer más importancia a la noción y al título de propiedad (¿dos estrategias populares distintas frente a la tierra?) y que los barrios quiteños "de invasión" no tienen su equivalente en cuanto a precaridad y a pobreza en Guayaquil

Los elementos de la conclusión son, por lo tanto, paradójicos. Si bien la situación urbana del puerto principal es de mayor preocupación que la de la capital, la situación humana parece más favorable en Guayaquil (58). De hecho, estamos en capacidad de afirmar una sola cosa: las condiciones de vida de los moradores son distintas en Guayaquil y en Quito: en la Costa, el plátano es uno de los elementos fundamentales de la dieta alimenticia mientras que en la Sierra predomina el maíz. En Guayaquil, los moradores que viven en lotes no rellenados, arrojan la basura bajo la casa; en Quito, los cuyes viven dentro de la casa de habitación. Las enfermedades endémicas son diferentes en estos dos medios geográficos. La vivienda popular da una impresión de estabilidad más grande en Quito que en Guayaquil. En cuanto a la pregunta si las condiciones de vida son "peores" en una de las dos ciudades, sería necesario realizar un estudio pluridisciplinario para poder afirmarlo.

La crisis urbana, de la que hemos analizado algunos componentes, no excluye el dinamismo urbano. Hemos hablado repetidas veces del dinamismo, a escala de las aglomeraciones, del sector de la construcción o de la industria; en la última parte, insistiremos en las respuestas de los sectores populares frente a las limitadas realizaciones del Estado en materia de vivienda así como en su dinamismo.

CUADRO 6
ESTUDIO COMPARATIVO DE OCHO BARRIOS DE GUAYAQUIL Y QUITO

	A1	A2	B1	B2	C1	C2	D1	D2
Promedio de miembros por unidad familiar	4,8	3,9	5,8	4,6	5,6	5,9	5,4	4,4
Analfabetismo (o/o)	0,7 o/o	0,0 o/o	1,1 o/o	2,2 o/o	0,6 o/o	0,0 o/o	6,8 o/o	13,4 o/o
Afiliados al IESS (o/o de la PEA que trabaja)	30,4 o/o	52,3 o/o	31,2 o/o	58,5 o/o	46,9 o/o	42,2 o/o	39,5 o/o	10,8 o/o
PEA que no trabaja(o/o)	36,0 o/o	25,4 o/o	43,5 o/o	41,5 o/o	40,2 o/o	50,5 o/o	39,5 o/o	66,9 o/o
SITUACION ECONOMICA DE LA UNIDAD FAMILIAR								
Promedio ingreso mensual por cada unidad familiar (S/.)	16.345	11.903	15.613	12.033	14.613	12.763	10.547	seguramente cerca de 7.000
Promedio ingreso mensual per cápita (S/.)	3.405	3.052	2.692	2.616	2.609	2.163	1.953	cerca de 1.600
Empeños (%)	10 o/o	13,3 o/o	16,7 o/o	3,3 o/o	10,0 o/o	6,7 o/o	6,7 o/o	
Más de 4 aparatos domésticos (o/o)	70,0 o/o	50,0 o/o	66,7 o/o	53,4 o/o	60,0 o/o	46,8 o/o	23,3 o/o	
CONDICION HABITACIONAL								
Tipo de tenencia (o/o)								
propiedad	2,6 o/o	0,0 o/o	33,3 o/o	10,0 o/o	6,7 o/o	36,7 o/o	3,3 o/o	
posesión	0,0 o/o	0,0 o/o	53,3 o/o		73,3 o/o	43,3 o/o	93,4 o/o	100,0 o/o
arriendo	83,3 o/o	93,4 o/o	6,7 o/o	83,4 o/o	6,7 o/o	13,3 o/o	3,3 o/o	
estado actual de la vivienda (o/o):								
bueno o regular	40,0 o/o	70,0 o/o	90,0 o/o	83,3 o/o	50,0 o/o	40,0 o/o	66,7 o/o	
malo o pésimo	60,0 o/o	30,0 o/o	10,0 o/o	16,7 o/o	50,0 o/o	60,6 o/o	33,3 o/o	seguramente cerca de 100,0 o/o
LOS SERVICIOS EN LA VIVIENDA								
Cocina independiente (o/o)	46,6 o/o	80,0 o/o	86,7 o/o	76,7 o/o	70,0 o/o	90,0 o/o	30,0 o/o	?
SS. HH. indep.	30,0 o/o	30,0 o/o	83,3 o/o	26,7 o/o	86,7 o/o	73,3 o/o	50,0 o/o	?
agua para uso domést. (o/o):								
tubería	96,6 o/o	100,0 o/o	76,7 o/o	100,0 o/o				
tanquero			23,3 o/o		100,0 o/o	100,0 o/o	100,0 o/o	4,1 o/o
vertiente								96,9 o/o
pozo								
aguas servidas (o/o):								
canalización	100,0 o/o	100,0 o/o	46,7 o/o	100,0 o/o				
pozo séptico			53,3 o/o		96,7 o/o	83,3 o/o	70,7 o/o	
campo abierto					3,3 o/o	16,7 o/o	30,0 o/o	seguramente cerca del 100,0 o/o
			cerca de 100,0-					
energía eléctrica (o/o):								
con medidor	83,3 o/o	90,0 o/o	86,7 o/o	100,0 o/o	30,0 o/o	76,7 o/o		
sin medidor	16,7 o/o	10,0 o/o	13,3 o/o		70,0 o/o	23,3 o/o	100,0 o/o	11,6 o/o
no hay								88,4 o/o
Barrio central degradado		Guayaquil				Quito		
Barrio de formación antigua		Pedro Carbo (A1)				San Roque (A2)		
Barrio reciente en vías de "consolidación"		Mapasingue 1970- (B1)				La Ferroviaria 1948 (B2)		
Barrio reciente "no consolidado"		Guasmo central 1977 (C1)				Comité del Pueblo 1974 (C2)		
		Lomas de Mapasingue. 1980 (D1)				Cooperativa de "Lucha de los pobres" 1983 (D2)		

4. El dinamismo de los barrios y de las organizaciones populares.

Anteriormente hemos insistido en los ejes preferenciales de crecimiento espacial de las diferentes clases sociales y hemos estudiado el proceso de "consolidación" morfológica de la vivienda popular (59), que es mucho más espectacular en Guayaquil que en Quito. En la capital, las viviendas están generalmente construidas de materiales "duros" desde el comienzo de su construcción; en el puerto principal, el paso del simple bambú (60) a las viviendas mixtas (bambú recubierto de una capa de cemento), luego a las casas construidas del bloque, es progresivo.

Uno de los grandes problemas que afectan a las dos ciudades es la posesión de la tierra. En Guayaquil, se encuentran numerosos puntos morfológicos comunes entre las dos grandes zonas de vivienda popular, el Suburbio y el Guasmo. Por una parte, difieren la velocidad de crecimiento y de "saturación" de estos dos sectores muy heterogéneos y, por otra, el porcentaje de propietarios (61); el Suburbio, poblado por migrantes venidos desde las plantaciones a causa de las crisis económicas y de los accidentes climáticos, es

(59) El término "consolidación" puede aplicarse a un barrio cuando las infraestructuras de base, siempre deficientes, puedan llamarse existentes —calles asfaltadas, líneas de autobuses registradas, construcción de escuelas, centros o subcentros de salud, . . .— y cuando, para el caso de Guayaquil, el relleno de las manzanas esté terminado. Es útil insistir en el hecho de que "consolidación" morfológica no significa obligatoriamente "consolidación" y "promoción" sociales.

(60) El bambú tiene una duración de cien años, soporta un piso y no se pudre; se lo corta después de las noches sin luna para evitar que suba la savia y que la madera sirva de escondrijo a los insectos.

(61) En 1950, 30563 habitantes (12 o/o de la población de Guayaquil) vivían en el Suburbio que cubría 200 ha; en 1962, 163935 personas (32 o/o) residían en el sector que ocupaba 820 ha; en 1974, 464410 ciudadanos (52 o/o) habitaban en el Suburbio que ocupaba 1900 ha, de las cuales 1510 estaban construidas, y 1960 manzanas, o sea 40 o/o de la superficie de la ciudad (AITEC, 1976, p. 14).

Si hasta 1974 el Guasmo era virtualmente no habitado, a partir de 1978, las invasiones masivas, que se explican por un decreto municipal que autorizaba la venta de terrenos a s/. 10/m², por la saturación del Suburbio y por la renovación del centro, provocan un crecimiento demográfico y espacial sin precedentes: 548 habitantes en 1975, 129750 en 1980, 167537 en 1982, que ocupan 1050 ha; (MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA, 1982, pp. 2-3). Si son necesarios unos 30 años para que sea saturado el Suburbio, 10 son suficientes para que el Guasmo esté casi totalmente ocupado. Mientras que la densificación del Suburbio explica la degradación horizontal y la subdivisión de los terrenos, este proceso apenas si ha comenzado en el Guasmo.

más homogéneo que en el Guasmo en cuanto a la situación de la propiedad de la tierra. Aunque el 50 o/o de los hogares no dispone de títulos de propiedad, el "límite" entre los poseionarios y los propietarios es muy preciso. En el Guasmo, poblado esencialmente por guayaquileños, (62), los terrenos fueron bien delimitados al comienzo, de modo contrario a lo que sucede en el Suburbio, y la obtención de los títulos de propiedad depende del dinamismo y de la combatividad de las organizaciones populares (63).

4.1. Dos diferentes mecanismos de acceso a la tierra

Las situaciones son muy distintas en Guayaquil y en Quito. Parece que los mecanismos son mucho menos complejos en el puerto principal que en la capital.

4.1.1. Guayaquil: ocupación y legalización

En todo tiempo, el Cabildo y luego el Municipio han intentado controlar las ocupaciones de tierra, lo que permite "organizar" el crecimiento urbano que ha sido una fuente de ingresos para las autoridades municipales. Si es verdad que este sistema tradicional de "entrega por arrendamiento y venta posterior" de tierras pertenecientes al Municipio, (no se puede, por lo tanto, hablar de invasión), funcionó relativamente bien hasta 1950-1960 aproximadamente, el Municipio llegó a perder totalmente el control del crecimiento espacial en los años cincuenta a causa de la importancia de las oleadas migratorias. El texto más antiguo referente al arriendo de las tierras municipales, data de 1932; será reactualizado en 1955. Una ordenanza de 1948 precisa que el arrendatario

(62) El 91 o/o de los propietarios encuestados en el Guasmo Oeste han residido previamente en el conglomerado de Guayaquil. (SALOMON, J, 1982, p. 67). A las migraciones Sierra/Costa y luego Costa/Guayaquil han sustituido los desplazamientos intra-urbanos.

(63) Globalmente, el 60 o/o de los hogares del Guasmo Norte, la parte más antigua, dispone de títulos de propiedad, mientras que este porcentaje cae a 30 o/o en el Guasmo Central y baja a 0 o/o en el caso del Guasmo Sur y Oeste. (Entrevista al arquitecto responsable del Catastro del Guasmo en el Municipio de Guayaquil). Estos datos generales no deben hacer olvidar la heterogeneidad interna del Guasmo. Es ordinario encontrar una cooperativa activa cuyos miembros disponen de los títulos de propiedad, rodeada de cooperativas menos tenaces cuyos miembros no son más que poseionarios.

debe hacer el cerramiento de su terreno dentro de seis meses y construir dentro de 2 años (zona urbana) o dentro de 5 años (zona suburbana); debe además construir una casa que ocupe por lo menos una tercera parte del terreno (64). Un decreto que data de 1967 estipula que el Estado ofrece al Municipio las parroquias de Urdaneta, Letamendi, Febres Cordero y García Moreno, y que el Municipio deberá teóricamente donar los lotes a los moradores.

En esta forma, la ocupación de la tierra se hace legal. Desde los años cincuenta, el Municipio es sobrepasado por la explosión demográfica. La única alternativa para los sectores populares, es invadir las tierras que pertenecen al Estado, al Municipio o a los particulares, las que podrán legalizar cuando las autoridades municipales publiquen un decreto.

Jamás la tierra es gratuita, el Municipio la vende a 10 sucres el m²; por lo mismo, es preferible hablar de ocupación y no de invasión, como lo hace notar G. VILLAVICENCIO. Invadir resulta una operación costosa, y legalizar las tierras es un proceso largo, duro y oneroso. Hay que pagar al organizador de la ocupación (5 a 10.000 sucres), al personal encargado de limpiar y cercar el terreno y los materiales necesarios para construir la vivienda (15 a 20.000 sucres). Además, el relleno de un lote cuesta alrededor de 15.000 sucres, más 4000 para el transporte de materiales y . . . 11000 sucres de beneficio neto para el dueño del camión. Cuando se publica el decreto de legalización, es necesario comprar el terreno (10 S/m² hasta 200 m²) y hacer los trámites, a menudo largos y desalentadores (10000 sucres más o menos en el Guasmo) (65).

Los propietarios de terreno con frecuencia han favorecido o provocado la invasión parcial de su tierra a fin de obligar al Municipio a la compra; esta búsqueda de la expropiación les permite, por una parte, sacar

(64) CARRION, D. : VILLAVICENCIO G, 1982, p. 32

(65) Es necesario obtener la minuta firmada por el Alcalde y registrada por un Notario, y luego las "escrituras" firmadas de nuevo por el Alcalde; a continuación hay que ir al servicio de alcantarillado donde se pagan los impuestos si se dispone de este servicio; hechos todos los trámites, se obtendrá el título de propiedad que habrá de registrar en las oficinas.

(66) AGUIRRE, R, 1984, pp. 72-73.

(67) Los estudios de síntesis que tratan del crecimiento urbano de Guayaquil son poco numerosos, mientras que en Quito este tema es tratado ampliamente, sobre todo por el Centro de Investigaciones CIUDAD; paradójicamente, los mecanismos de acceso a la tierra han sido más estudiados en Guayaquil que en Quito. Dentro de algunos meses, D. CARRION, investigador del grupo CIUDAD, va a publicar una obra que hace la síntesis de estos problemas.

beneficio de las tierras sin valor aparente y, por otra, revalorizar la parte no invadida gracias a los trabajos de infraestructura realizados por las autoridades municipales. Se puede conservar el sector no ocupado (en este caso, una tentativa de invasión será reprimida severamente) o venderlo, al menos en parte, al IESS, al BEV, . . . para emprender en programas de vivienda reservados a la clase media. Este sistema de invasión/expropiación/ venta parcial, fue la regla en algunos sectores del Suburbio (La Chola), en el Guasmo, donde un 70 o/o de la superficie de las haciendas pertenecientes a las familias MARCOS y PARRA fue expropiado (66), lo mismo que en Mapasingue.

Los mecanismos de acceso al suelo urbano son mucho más complejos en Quito donde las clases populares disponen de varias alternativas.

4.1.2. Quito: variedad de soluciones (67)

En los barrios de aparición reciente que se han extendido considerablemente a partir de 1970, las ventas directas de tierra por parte de los propietarios son raras. La mayor parte de las veces, aunque es muy difícil establecer una "norma", el propietario cede sus tierras, sea al Municipio, que constitucionalmente puede expropiar, ya para establecer áreas de reserva en previsión del futuro crecimiento de la ciudad, ya para fomentar la construcción de programas de vivienda para la clase media de la población (realizaciones del BEV, del IESS, . . .), sea también a lotizadores particulares. En este caso, los lotizadores fundan a menudo Cooperativas de vivienda que tienen como única finalidad capitalizar dinero entregado por los numerosos socios a los que se les promete la venta de terrenos, la realización de infraestructuras, etc., . . .; estas cooperativas dirigidas por especuladores que tienen la ayuda de personas de honorabilidad dudosa, disponen a veces de un número de lotes inferior al número de socios !!! Se trata a menudo de terrenos rurales todavía no integrados al perímetro urbano; siendo la urbanización teóricamente prohibida, la solución es recurrir a la modalidad de "huertos familiares" destinados al cultivo, controlados por el IERAC y que deben tener una superficie de 1500 a 2000 m². Estos lotes, destinados en realidad a vivienda, se venden ilegalmente con la promesa de tener los títulos de propiedad. No siendo estos terrenos reconocidos jurídicamente por estar fuera del perímetro urbano, por no tener cota de agua y a causa de transacciones irregulares, los moradores están muy a menudo en una situación difícil: una encuesta hecha por el centro de investigaciones CIUDAD en 8 barrios populares demuestra que el 26,6 o/o de los "propietarios" no tienen los títulos de propiedad y que el 33 o/o hacen

trámites para obtenerlos. . . sirviéndose de documentos falsos (promesas de venta, papeles que no tienen ningún valor jurídico, etc. . .) (68). Como sucede en Guayaquil, el Municipio puede publicar un decreto que autorice la legalización de los terrenos en un sector bien determinado de la ciudad cuando, por ejemplo, se hacen ciertas infraestructuras de base. Entre otras razones que explican la rareza de invasiones en Quito, hay que anotar: la ausencia de leyes que prevengan el arriendo de los terrenos municipales, las olas migratorias que han afectado a la capital con mayor retraso y que socialmente han sido distintas, así como la ausencia de un populismo tan virulento como en Guayaquil, movimiento político indisoluble del mecanismo de ocupación del suelo urbano en el puerto principal.

En ambas ciudades, la falta de una legislación que controle la tierra urbana deja en manos de los organismos populares la obtención de los títulos de propiedad.

4.2. Las metas y las estrategias de las organizaciones populares en Guayaquil y en Quito.

4.2.1. Guayaquil: populismo, clientelismo y organizaciones populares

En Guayaquil, la amplitud de las ocupaciones y de las invasiones está íntimamente ligada al populismo; la ocupación de tierras fue una de las bases histórico-políticas de este movimiento. VELASCO IBARRA sacó una gran parte de su poder de los barrios populares, pero hay que esperar los años cincuenta para ver cómo un partido político responde a las nuevas condiciones económicas que afectan especialmente a la Costa. Los nuevos grupos sociales nacidos

del cultivo bananero piensan acceder al poder político por medio del populismo y gracias al apoyo de las clases populares. Su única plataforma electoral es la posesión del suelo urbano; favorecen la ocupación de la tierra prometiendo la obtención de los títulos y la donación de tierras. . . a 10 sucres el m² a cambio del apoyo electoral. Las organizaciones populares y los comités de barrio se encargan de presionar a los poderes públicos para obtener las infraestructuras y los comités políticos se crean en el momento de las elecciones. Estas organizaciones son efímeras y desaparecen a menudo luego de la obtención de los títulos, de ciertas infraestructuras o simplemente pasadas las elecciones. En las dos ciudades, los partidos políticos de izquierda no se han interesado sino últimamente por los barrios populares. 1959 es una fecha clave en la evolución de las relaciones urbanas en el puerto principal a causa de los violentos enfrentamientos que allí se desarrollaron. Se hacía necesario tomar en cuenta a estos nuevos actores sociales para evitar que se reprodujeran estos movimientos. La influencia de la Revolución Cubana y la agitación popular "necesitan" un control social y político y la "satisfacción" de ciertas peticiones presentadas por los barrios populares: éste será el papel de los partidos populistas, de la Acción Cívica y de los organismos de ayuda extranjeros, confesionales o no.

El Batallón Comunal de Desarrollo, creado en los años sesenta en el Suburbio está encargado de rellenar, de organizar los clubes juveniles y femeninos y también de controlar a la población y de evitar enfrentamientos (69).

Se ha transformado actualmente al tomar el nombre de Compañía de Ingenieros de Combate. Su acción cívica ha desaparecido: en 1985, está encargado únicamente de rellenar dos terrenos destinados a programas de vivienda realizados por el IESS. De 1960 a 1974, el Estado hizo inversiones en los barrios populares, de acuerdo a sus débiles recursos, a fin de controlar a la población. De 1974 a 1977, las realizaciones se hacen más numerosas a causa de los recursos obtenidos de la renta petrolera. A partir de 1977, con la agravación de la crisis económica, municipal y urbana, la falta de "soluciones nuevas" deja el campo libre a los "nuevos" populistas: se trata a nivel de barrios de líderes cuyo carisma impresiona a la población, y a escala nacional, de la elección de un Alcalde y de un Presidente de la República que sigan en parte las tradiciones populistas. Las organizaciones populares ligadas actualmente a un "populismo extranjero" de fuerte connotación ideológica (70), han sido "invadidas" durante las últimas elecciones por las ofertas de los partidos políticos. Parece que el utilitarismo y el clientelismo son más fuertes en Guayaquil que en Quito. El dirigente de una precooperativa del Guasmo declaraba en 1981:

(68) CENTRO CIUDAD, 1983, b., p. 133. La mayor parte de los datos que tratan de los mecanismos de acceso al suelo urbano en Quito, han sido sacados de esta obra, pp. 124-184.

(69) El Ecuador es el segundo país de América Latina después de Guatemala que asocia Acción Cívica y populismo del ejército. Una de las grandes realizaciones del Batallón del Suburbio, entre 1963 y 1973, fue el relleno que era una de las peticiones prioritarias de la población para permitir la entrada de los camiones de agua.

(70) Alrededor del 80 o/o de las organizaciones populares del Guasmo pertenecen a la Integración de las Organizaciones Comunitarias del Guasmo (IOGG) "controlada" por el PLAN PADRINO, originario del PUNTO IV, que construye centros comunales, colegios, y rellena los islotes con la ayuda de Estado, del Municipio, del Consejo Provincial, de la Curia . . . (Documentos de trabajo de M. ARTEAGA).

“... no estamos con ningún partido político. Nosotros hablamos con todos los que quieran ayudarnos, sean quienes sean. Ya no creemos en los ofrecimientos, lo que cuenta es lo que nos dan por adelantado. Nosotros no dependemos de ningún partido político, nuestra política es la política barrial” (71).

4.2.2. Quito: ¿organizaciones populares más “conscientes” y más politizadas?

Aunque la organización popular urbana es un antiguo fenómeno, los años setenta se caracterizan por un crecimiento cuantitativo y cualitativo sin precedentes de este tipo de organización. Los cambios económicos y la crisis agraria arrastran importantes

migraciones de campesinos y de habitantes de las ciudades de la Sierra; la reconquista del centro histórico, aunque “tímida”, arroja a los quiteños que viven en el centro hacia los barrios populares. Antes de 1970, los arrendatarios de casas pobres centrales mantenían relaciones personales con los propietarios en su mayoría residentes en la parte Norte de la ciudad. El nivel de organización y de solidaridad era débil y las reivindicaciones quedaban dispersas. El crecimiento de los barrios populares de reciente extensión, va a romper a partir de 1970 esos vínculos arrendatarios/propietarios, acarrear el rápido crecimiento de las organizaciones barriales que permitirán presionar sobre las instituciones y reforzar el sentimiento de solidaridad. Un estudio publicado en 1983 por el grupo CIUDAD pone en evidencia este crecimiento rápido:

CUADRO No. 7

ORGANIZACIONES POPULARES LEGALIZADAS

	1950-1959	1960-1969	1970-1979	1980-1982	Total
Total en el país	16	75	295	289	675
Provincia del Guayas	1	12	70	32	115
Provincia de Pichincha	6	21	62	94	183

Fuente: Ciudad, b, 1983, anexo 1

Los años ochenta van marcados por la consolidación de las organizaciones barriales y provivienda así como por el nacimiento de movimientos más vastos (72). Aparecen Uniones, Federaciones y Asociaciones que agrupan a varias organizaciones de base. Estos nuevos actores urbanos que reúnen a todos los barrios de un sector geográfico de la ciudad, no pueden ser ignorados por el Estado; a pesar de todo, esta cohesión, esta unión, siguen todavía frágiles. Las organizaciones provivienda son fuertemente estructuradas, a menudo sujetas a un partido político y además recientes; nacieron en el momento de la toma de tierras en Quito. Transcurrido el tiempo, la organización barrial llega a ser con mucha frecuencia un negocio de propietarios establecidos desde hace muchos años. Tiene lugar entonces, como en ciertos barrios de Guayaquil, una disminución de la participación popular y un debilitamiento del dinamismo. En el barrio del Comité del Pueblo, muy activo en los años seten-

ta, numerosos moradores son propietarios actualmente; el barrio está parcialmente “consolidado” y los arrendadores no tienen ningún interés en mejorar las infraestructuras y los servicios de un barrio en el cual, con frecuencia, no están sino de paso. La participación popular, tan alta como la incertidumbre sobre la tierra, se diluye con la obtención del lote; la organización provivienda tiende entonces a transformarse en una organización barrial.

La crisis económica y el regreso a un régimen democrático marcan un cambio en las relaciones entre el Estado y las organizaciones populares. Las posibilidades de entendimiento son superiores (antes de 1979, el gobierno militar no reconocía oficialmente la existencia de los barrios populares) y son reconocidos estos barrios recientes. El paso de una organización a escala de barrio a una agrupación en el seno de una Unión o Federación, permite a los movimientos populares ser más poderosos frente al Estado. Las reivindicaciones sobrepasan en este caso el ámbito del barrio y de las tradicionales peticiones a corto plazo. Es el caso de la Federación de Barrios Populares del Nor-Occidente que presentó al Congreso Nacional un proyecto de ley oponiéndose al Plan Quito. Esta

(71) GARCES, R., 1981, p. 173.

(72) Organización barrial: Comité que trabaja por el mejoramiento de un grupo o de un grupo de barrios.
Organización provivienda: Comité cuyos objetivos principales son la legalización de la tierra y el acceso a la vivienda.

federación nació de la oposición de los moradores del Nor-Oeste de la capital a la ley del "Cinturón Verde" propuesta por este Plan. La población era responsable, según propia expresión, de los deslizamientos de tierra que afectan a la zona Nor-Oeste de Quito; era, pues, "indispensable" sacar a los moradores y reubicarlos en otro lugar. Las marchas de protesta, las solicitudes, la movilización popular organizadas por la Federación, hicieron retroceder al Estado. Si la ampliación de las reivindicaciones de estas Federaciones no necesita mayor demostración, estos vastos movimientos quedan todavía frágiles; las divisiones internas entre las organizaciones populares persisten y son difícilmente superables.

Las diferencias que existen entre las organizaciones guayaquileñas y quiteñas están acaso vinculadas en parte a objetivos diferentes perseguidos por los moradores de los barrios populares de estas dos ciudades.

4.3. Estrategias populares diferentes

Las entrevistas que hemos hecho tanto a nivel de autoridades municipales cuanto a nivel de organizaciones populares, hacen resaltar profundas diferencias en cuanto al estudio del acceso a la tierra y a la vivienda en las dos ciudades. Tenemos que precisar que las hipótesis expuestas aquí deberían ser verificadas mediante numerosas encuestas que tomen en cuenta el modo de vida y las aspiraciones populares de las dos aglomeraciones.

Parece que la obtención del título de propiedad es un elemento primordial en Quito, mientras que en Guayaquil el mejoramiento de la vivienda constituye un factor dominante, lo que no significa que los moradores no busquen tener a su disposición las escrituras y los títulos. Siendo los trámites largos y costosos, el guayaquileño vende muchas veces un terreno no legalizado; en este caso, el posesionario vende el "derecho a la invasión" en el marco de un mercado inmobiliar-

(73) No es raro encontrar habitantes que revenden un terreno no legalizado en 40.000 sucres, mientras que la ocupación, algunos años antes, les ha costado 5.000 sucres (derecho a la invasión "pagado al organizador")

(74) Tiene que ser anotado otro elemento cuya importancia estadística no hemos podido medir: para obtener el título de propiedad de un lote ocupado, es necesario probar que no se posee terreno urbano o rural en el país. Sin embargo el catastro se realiza a escala cantonal. Los guayaquileños pueden poseer un terreno en un cantón que no sea Guayaquil y obtener el título de propiedad de un terreno ocupado en el Guasmo o en Mapasingue, ya que no se puede hacer ninguna verificación a nivel nacional. Al momento de las cosechas, algunos miembros de la familia dejan la ciudad para invertir en seguida el producto de la venta de la producción agrícola en vivienda y terrenos urbanos.

rio "informal" o "paralelo". (73).

En Quito, el establecimiento en un barrio popular de reciente extensión es a menudo definitivo; en Guayaquil, el habitante se cambia con mayor frecuencia para mejorar su ubicación geográfica y su vivienda, aprovechando de las ventajas obtenidas de la venta del terreno y de la casa anteriores. Hemos conocido guayaquileños, dueños de un terreno y de una casa en el Suburbio, que participan en una ocupación en el Guasmo, sea para acomodar a un hijo, sea para revender el terreno algunos años más tarde e invertir el beneficio en mejorar la "residencia principal" del Suburbio o repetir la misma operación en la nueva tierra ocupada (74). Es por lo tanto muy difícil afirmar que la invasión se haga con fines especulativos "tradicionales"; se trata de una alternativa, de una estrategia popular a fin de mejorar la situación. Si en Quito son ambicionadas las construcciones del BEV o del IESS, no parece ser lo mismo en Guayaquil; en efecto, muy a menudo, la vivienda ampliada o embellecida será más cómoda, más adaptada a la estructura familiar que los modelos standard importados por los organismos del Estado o por las Mutualistas. Esta estrategia, que parece más individualista que en Quito, es un elemento fundamental que explica la violencia de los contrastes morfológicos que existen a escala de barrio y la heterogeneidad de las manzanas del Suburbio y del Guasmo. Esta competencia entre ciudadanos da origen a contactos socio-morfológicos muy bruscos: yuxtaposición de un barrio de lujo y de un sector reciente no legalizado, ocupado por casas construidas en caña; casa de dos pisos, hecha de cemento, pintada, en la que aparece el gusto personal del propietario (la legalización del terreno no es indispensable) junto a una vivienda modesta de caña desprovista de todo elemento de confort.

Hemos observado también anteriormente que existen profundas diferencias a nivel de las organizaciones populares de las dos ciudades. El utilitarismo parece ser más fuerte en Guayaquil que en Quito; mientras que en la capital, las ocupaciones de tierra están íntimamente vinculadas a los partidos de izquierda, en Guayaquil la invasión es un sistema "tradicional" controlado en gran parte por el populismo. El individualismo y el oportunismo son la regla; el fracaso parcial de los partidos de izquierda en los barrios populares del puerto principal, tanto por las disensiones internas cuanto por la "recuperación" de las fuerzas populistas y de los partidos de derecha, pueden explicarse en parte por la falta de motivación política: expresiones como éstas por parte de los moradores: ". . . el poder está a la derecha, ¿por qué irse a la izquierda?", resumen en pocas palabras un cierto oportu-

tunismo en política.



En la mayor parte de los países del "Tercer Mundo", la capital concentra todos los poderes. Es raro encontrar como en el Ecuador, dos aglomeraciones poderosas que disponen de ventajas complementarias, lo que no excluye una cierta rivalidad.

Si razonamos en términos de bicefalía, ésta no es solamente urbana sino también social, económica y política como lo demuestra C. MONCAYO como conclusión de su tesis. Colocándonos en un marco de complementariedad geográfica y económica, la diagonal macrocefálica Guayaquil - Quito fue en todo tiempo el eje privilegiado del país.

Más allá de las oposiciones geográficas, sociales y económicas, aparecen profundas diferencias a nivel de los barrios populares y de las estrategias desarrolladas por las clases sociales más pobres frente a los problemas del acceso a la tierra y a la vivienda. Hemos ensayado insistir en los contrastes existentes entre las dos ciudades, quedando conscientes de que no se trata sino de un estudio incompleto y parcial.

Estructuralmente, C. MONCAYO afirma que Quito está sujeto a un subdesarrollo "tradicional" nacido de la colonización, mientras que Guayaquil está afectado por un subdesarrollo "moderno" importado. Este elemento debe ser tomado en cuenta para comprender las situaciones urbanas distintas de las dos ciudades más importantes del país y para ir más allá de las evidencias geográficas y económicas.

CAPITULO 6

LAS CIUDADES INTERMEDIAS DE LA SIERRA

Actores y espacio

M. Portais

— Entre Quito y el medio rural de la Sierra existe toda una gama de ciudades, pequeñas y medianas, cuyo papel esencial, lo mismo en el curso de la historia que en la actualidad, ha sido y continúa siendo el de servir de intermediarias entre el centro político y económico y el campesinado. Su función primordial, que aparece claramente desde su fundación es la de ser la posta de la capital. Posta administrativa, posta financiera, posta comercial y hasta en la transmisión de las informaciones. Se diría que lo es también en la difusión de la ideología dominante. ¿Equivale ésto a decir que su autonomía propia no ha existido jamás o que ha desaparecido totalmente? Ciertamente no, y de allí surge su personalidad, en esta confrontación entre las iniciativas de los actores, la herencia de la historia y las condiciones del medio geográfico. Se mide su propia vitalidad por la independencia y por el grado de iniciativa de los actores. La acción de las fuerzas en juego entre los poderes centrales, concentrados en las dos metrópolis, y los poderes locales, visibles de ma-

nera inmediata en las ciudades intermedias, constituye una de las claves que permiten comprender la evolución de esas ciudades.

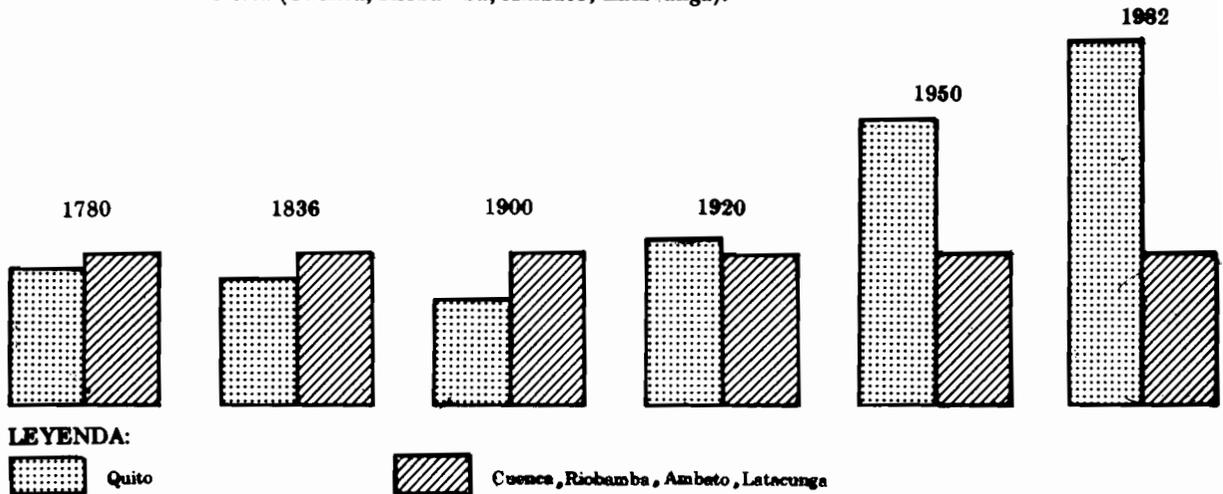
1. La evolución de la red de las ciudades de la Sierra

Por supuesto, este juego de fuerzas ha evolucionado considerablemente en el curso de la historia. La organización colonial, piramidal, dejaba en realidad un importante elemento de poder autónomo, protegido por el aislamiento. La repetición de las condiciones geográficas, en gran parte idénticas de una hoy a otra desde Ibarra hasta Loja, iban acompañadas de una reproducción del modelo urbano, tanto bajo el aspecto urbanístico de las ciudades como en sus funciones (1). Cuenca, con 13.000 Habs. en 1778-81, se distingue más por su tamaño que por su carácter, de las otras ciudades que habían llegado a ser cabeceras de provincia y que tenían entonces, entre 3.000 y 8.000 habitantes, cada una.

En este mismo tiempo, la importancia demográfica de

(1) Ver tomo 1 de esta colección y capítulo 1 de este volumen.

Fig. No. 1.- Evolución del peso demográfico relativo entre Quito y cuatro ciudades intermedias de la Sierra (Cuenca, Riobamba, Ambato, Latacunga).



Quito era algo inferior a la población sumada de Cuenca, Riobamba, Ambato y Latacunga: 25.000 contra 28.000 habitantes. Después de la independencia y a lo largo del siglo XIX, este equilibrio sigue invariable. Las grandes familias criollas defienden celosamente su poder local mientras que el Estado central permanece débil y su capital, Quito, ejerce poca influencia sobre el resto del país. En 1836-41, la relación demográfica se estableció en 20.000 habitantes para Quito y 24.400 para las cuatro ciudades mencionadas. La importancia relativa de éstas había crecido ya que la capital representaba el 89 o/o de su población total en 1778-81 y solamente el 82 o/o en 1836-41. La calidad mediocre de los censos siguientes no permite establecer datos estadísticos precisos pero parece que esta tendencia se reforzó a lo largo del siglo XIX y que hacia 1900 Quito no representa más que el 70 o/o de la población de las cuatro ciudades. La apertura de la vía férrea Quito-Guayaquil va a traer una ruptura en esta evolución. Esta vez, el Ecuador llega a ser un conjunto nacional, cuya integración va a realizarse poco a poco cristalizándose en torno de los dos polos de poder constituidos por las dos ciudades principales. La autonomía de decisión de las capitales provinciales va a reducirse progresivamente. La fundación de los primeros bancos en Guayaquil, luego en Quito, y la creación del Banco Central van a acelerar este proceso de concentración de las decisiones. La demografía repercute en estos hechos como un signo inequívoco: en 1920, Quito, con 80.700 habitantes, representa el 108 o/o de la población de las cuatro ciudades que hemos tomado como testigos (75.000). En 1950, luego del primer censo, la relación es de 209.900 para 111.500, o sea el 188 o/o en favor de Quito. Es de 625.000 para 262.500, o sea el 238 o/o, en 1974. Entonces se desacelera el crecimiento de esta relación y, en 1982, se establece en 866.400 para 357.200, es decir el 242 o/o. Se trata de una nueva ruptura, es el comienzo de una

fase en la que el crecimiento de las ciudades intermedias se hace tan rápido y más rápido aún que el de la capital. Este fenómeno no es propio de la Sierra, se lo encuentra más marcado todavía en la Costa. Reproduce una evolución que experimenta América Latina en su conjunto y que se había manifestado anteriormente en los países industrializados de Europa y de América del Norte. Esto no corresponde absolutamente a una disminución del poder del centro, sino a una necesidad de los actores de las metrópolis de protegerse contra un crecimiento incontrolable, que llegaría a ser explosivo si no se pusiera un freno a la inmigración, por ejemplo a través de medidas de planificación regional. Esto corresponde igualmente a una práctica demográfica malthusiana que es más fuerte en las grandes ciudades. El suelo, cada vez más escaso, toma un valor mercantil que crea un freno "fisiológico" para el crecimiento. Se da allí, sin embargo, una ruptura real que debe ser tenida en cuenta para comprender el porvenir de la red de las ciudades intermedias: éstas recibirán una proporción creciente de los migrantes que provienen del medio rural y de las ciudades muy pequeñas.

A través de estas dos rupturas, la del comienzo de siglo y la que experimentamos actualmente, hemos anotado la evolución de la importancia relativa de las ciudades intermedias con relación a Quito. En realidad, los fenómenos geográficos vinculados a estas dos rupturas tienen consecuencias mucho más grandes todavía en las relaciones de estas ciudades entre ellas, sobre su diferenciación y sobre su personalización.

En efecto, con la integración nacional que se acelera luego de la apertura de la vía férrea Quito-Guayaquil, la anterior uniformidad de los actores y de las funciones urbanas, para algunas ciudades, se transforma en funciones particulares, regionales o nacionales. Es el caso de Ambato, por ejemplo, que llega

a ser poco a poco el mercado mayorista del comercio de viveres para todo un sector del territorio nacional. La evolución demográfica, como siempre, constituye un signo revelador de estos fenómenos. En 1778-81, Ibarra, Latacunga, Guaranda, Ambato, Riobamba y Loja, tenían todas entre 3.000 y 8.000 habitantes, o sea una diferencia de 1 a 2,6. En 1836-41, como resultado de la destrucción-reconstrucción de Riobamba, la diferencia cae de 1 a 2. Sigue idéntica en 1920 (Ibarra 7.000, Riobamba 13.400), pero es la época en que aparecen importantes diferencias: Ambato y Riobamba, servidas por el ferrocarril e integrando más o menos la producción agrícola de su región al mercado nacional, tienen entonces un fuerte crecimiento mientras que Ibarra, Loja y Guaranda se

estancan o decaen. En 1950, la diferencia pasa de 1 a 4 (7.300 para Guaranda, 31.300 para Ambato) y de 1 a 7,4 en 1982. Esta vez, no hay solamente una diferencia de tamaño entre estas ciudades sino una diferencia de función y de naturaleza.

1.1. Red urbana serrana e integración nacional.

No repetiremos aquí la historia de la organización del espacio en la Sierra hasta 1940, tema tratado en el tomo 1 de la presente colección y en el capítulo 1 de este volumen (2). Recordemos simplemente que si bien la estructura urbana de la Sierra estaba ya sólidamente establecida durante el período colonial, en oposición a lo que sucedía en la Costa, la relativa "ruralización" y "desurbanización" del período de la Independencia (3) se traduce en un descenso general de la población urbana. Solamente hacia 1850 las ciudades de la Sierra vuelven a encontrar el nivel de población que tenían a fines del siglo XVIII. En el caso de Riobamba, destruida en 1797 y reconstruida en un

- (2) J.P. DELER, N. GOMEZ, M. PORTAIS, Manejo del espacio, op. citada, parte tratada por J.P. DELER.
 (3) Cf. Tomo 2 de la presente colección, capítulo sobre la historia demográfica así como los trabajos de R.M. BROMLEY sobre las ciudades de la Sierra Central.

CUADRO No. 1

EVOLUCION DE LA POBLACION DE CIUDADES DE LA SIERRA Y DE GUAYAQUIL

Años	Quito	Cuenca	Riobamba	Ambato	Loja	Latacunga	Ibarra	Guayaquil
1778-81	25.000	13.000 (intra-muros)	7.600	4.000	4.700	3.400		6.000
1814			3.300	3.000	5.500	3.400		13.700 (1804)
1825-26		7.600	2.500	2.000		2.200		16.100
		9.300 (según fuentes)						
1836-41	20.000	13.600	3.600	3.500	6.800	3.700		18/20.000
1857								23.200
1886	39.600							44.000
1906/1909	51.800	25.000						81.600
1919/1922	80.700	30.000 (1926)	13.400	14.300	12.000	8.000	7.000	91.800
1925								116.000
1932	123.000							
1950	209.900	40.000	29.800	31.300	15.400	10.400	14.000	266.600
1962	355.200	60.400	41.600	54.300	26.800	14.900	25.800	510.800
1974	625.600	104.500	58.100	78.000	47.700	21.900	41.800	825.100
1982	866.472	152.406	75.455	100.454	71.652	28.764	53.428	1.199.344

Fuentes: BROMLEY (R.M.); CARPIO-VINTIMILLA; DELER (J.P.); ESTRADA ICAZA; HAMERLY; MICHOM. SAINT GEOURS; Guía Agrícola Comercial etc. de 1909; Censos Nacionales.

sitio relativamente alejado, sólo a fines del siglo XIX la ciudad vuelve a alcanzar la cifra de población que tenía un siglo antes.

El proceso de integración nacional que se realiza después de 1850 y los intercambios Costa—Sierra que de él se desprenden, afecta en forma distinta a las diversas hoyas interandinas y a sus respectivas capitales. Por ejemplo, Guaranda, beneficiaria del desarrollo de esos intercambios a fines del siglo XIX con el arreglo de la vía Flores, va a experimentar una decadencia luego de la apertura de la vía férrea que toma otro camino. Las ciudades del norte, Tulcán, Ibarra y Otavalo, a más del traumatismo causado por el terremoto de 1868, ven su evolución íntimamente vinculada al desarrollo de los intercambios con Colombia. Sus relaciones con la Costa son en efecto insignificantes y constituirá una reivindicación permanente de las élites de Ibarra ensayar la realización del antiguo sueño de una comunicación directa con el Pacífico.

No sería correcto afirmar que solamente con la creación de un mercado nacional y con el papel relativo y complementario de las dos grandes regiones de la Sierra y de la Costa, se inicia la apertura de las cuencas interandinas a los impulsos externos. La producción textil y la integración del sistema de las haciendas de los jesuitas, para citar ejemplos, implicaban desde hacía largo tiempo intercambios y complementaciones. El hecho nuevo consiste en que la estructura del intercambio se modifica, sobre todo en el plano espacial, y que por este hecho la jerarquía de la Sierra se transforma. La Sierra Central (Latacunga—Ambato—Riobamba) llega a ser una zona más dinámica que el norte o el sur. Los mercados semanales de la Sierra se organizan (4) y se diversifican, signo de un cierto dinamismo de las ciudades pequeñas; las regiones de Riobamba (Chimbo) y de Ambato producen legumbres y frutas para las dos metrópolis y la de Latacunga (haciendas al norte de la ciudad), productos lácteos para Quito. Los actores del comercio ambateño establecen poco a poco una manera de hacer y una organización que harán de este centro un verdadero mercado mayorista de todo el país para numerosos productos alimenticios.

1.2. La red de las ciudades de la Sierra hacia 1920.

Hacia 1920, se pueden clasificar las ciudades de la Sierra en cinco categorías:

(4) Ver capítulo 12.

- En la primera, *Cuenca*, con 25.000 habitantes. Su patrimonio intelectual (numerosos “profesionales”), su papel de capital del Sur y la organización de la producción y venta de los sombreros de paja toquilla, segundo producto de exportación en ese tiempo, contribuyen a mantener su rango, pese al aislamiento respecto del eje central.
- En la segunda, tres ciudades con 12 a 14.000 habitantes: *Loja*, la “ciudad de los doctores”, aislada, más en contacto con un mundo exterior mitificado que con el resto del país; *Riobamba*, que vive su edad de oro gracias al ferrocarril que tiene allí talleres de reparación y oficinas de administración; constituye una etapa obligatoria entre Guayaquil y Quito, y tiene una industria textil notable; en fin, *Ambato* cuyo dinamismo proviene de sus propios actores, de espíritu emprendedor y comerciante, así como de la industria textil (530 obreros).
- En la tercera categoría, *Ibarra*, *Guaranda* y *Latacunga*, entre 7 y 9.000 habitantes, ciudades poco dinámicas, incluso en decadencia (Guaranda).
- En la cuarta, *Tulcán*, *Azogues*, *Otavalo*, *Alausí*, las dos primeras cabeceras de provincia, Otavalo centro tradicional de una importante industria textil y Alausí que se beneficia de su situación de ciudad de la Sierra, la más próxima a Guayaquil por la vía férrea.
- Más allá, las ciudades muy pequeñas, actuales cabeceras de cantón, muy dependientes de las coyunturas locales y del mercado agrícola.

1.3. La evolución reciente

En el curso de la última década, las ciudades intermedias de la Sierra han experimentado un notable desarrollo, debido a tres causas principales.

- Por una parte, *el desarrollo del sector público*. Los organismos del Estado, provinciales o municipales, han florecido en proporción de los nuevos medios financieros que la exportación petrolera, el desarrollo económico general y los préstamos en los mercados internacionales aportaban al estado ecuatoriano. Una gran parte de los nuevos edificios pertenecen a este sector, y el número de los “servidores públicos” se ha multiplicado por 2 y por 3 entre 1974 y 1984 en las diferentes ciudades pequeñas. Este desa-

rollo no ha sido totalmente artificial y da pruebas de nuevos servicios a los que el medio rural debe recurrir de hoy en adelante y con frecuencia (asistencia técnica, crédito, reforma agraria, salud, etc.).

- Por otra parte, *las migraciones rurales*. En ciertas ciudades como Cuenca y Loja, éstas representan un aporte superior al crecimiento natural. La escolarización, sobre todo a nivel secundario, constituye una de las funciones esenciales de estas ciudades pequeñas y medianas donde rivalizan en crecimiento la enseñanza privada y pública. La matrícula de los hijos en los colegios secundarios constituye un factor decisivo en las decisiones de los padres de instalarse en la ciudad. Esto es verdad para muchos campesinos de nivel económico mediano, que compran una habitación en la ciudad e invierten allí sus economías en un pequeño negocio.
- Finalmente, en algunas de estas ciudades, Cuenca, Ambato, Ibarra y en todas las demás en menor proporción, *los actores económicos y políticos locales* han jugado un papel dinámico esencial. Se han desarrollado especialidades locales: la industria en Cuenca, el comercio en Ambato, el turismo en torno de Ibarra y de Otavalo. Ha sido alterado el papel de las élites

“terratenientes” locales. Una nueva generación de profesionales o de comerciantes se ha apoderado de los municipios y de los consejos provinciales, lo que refleja, a nivel de poder político, su espíritu de iniciativa en el campo económico. En el agro, las haciendas medianas y grandes, modernizadas, necesitan recurrir a insumos nuevos que encuentran en las ciudades medianas donde se desarrolla una clase de comerciantes dinámicos.

Sin embargo, el vínculo entre la ciudad y el campo no ha disminuido. Simplemente, se ha transformado: la ciudad presta más servicios (comercio, abonos, administración, crédito, asistencia técnica, etc.) a los agricultores y a los campesinos, pero tiene desde ahora su dinámica propia, debida a las nuevas funciones que están vinculadas a mecanismos de nivel nacional (industria, turismo, mercado al por mayor) o regional (desarrollo del transporte, talleres de mecánica, etc.)

Siendo el desarrollo del sector público y el papel de las migraciones más o menos el mismo para todas las capitales provinciales de la Sierra, es el papel de los actores así como las condiciones geográficas los que parecen ser los elementos determinantes que diferencian y personalizan a estas ciudades.

Los mismos mecanismos pero con diferencias locales

CUADRO No. 2

ESTABLECIMIENTOS DE 10 EMPLEADOS O MAS - NOVIEMBRE 1980

Ciudades:	Industrias-Manufact.		Comercio No. Establec.	Hoteles No. Empleados	Servicios	
	Establec.	Empleados			No. Establ.	No. Empl.
Cuenca	158	6.471	76	2.131	16	313
Ambato	80	2.107	37	658	10	130
Provincias (o conjuntos urbanos)						
Carchi (Tulcán)	7	116	?	40	—	—
Imbabura (Ibarra-Otavalo)	23	1.378	9	183	9	105
Cotopaxi (Latacunga y zona Laso)	22	853	6	95	1	11
Bolívar (Guaranda)	17	212	1	10	—	—
Chimborazo (Riobamba)	32	1.531	11	282	1	20
Loja (Ciud. Loja y Catamayo)	21	772	7	186	—	—

Fuente: INEC Censos Económicos 1980.

Nota: Solo algunas ciudades grandes tienen estadísticas propias. Las demás, están incluidas en el conjunto provincial. En la gran mayoría de los casos, sin embargo, las estadísticas provinciales se refieren a los conjuntos urbanos centrados en la capital provincial.

mucho más grandes, se encuentran a nivel de las ciudades pequeñas, con categoría de cabecera cantonal.

A este nivel, el desarrollo de los servicios públicos se mantiene limitado y las migraciones son débiles. Por lo tanto, los actores y las condiciones geográficas son determinantes. Por el efecto de factores favorables como el turismo y la artesanía, algunas de ellas se desarrollan (Otavalo, Baños, Gualaceo, Cotacachi, Guano, etc.), otras aprovechan de las inversiones públicas en cuanto centros de proyectos de desarrollo de un sector rural (Cañar); muchas de ellas están en decadencia porque su papel de mercado ha sufrido a causa del desarrollo de la red vial y de los transportes que permiten a los campesinos trasladarse más fácilmente que antes hasta la cabecera provincial (El Angel, Tabacundo, Saquisilí, San José de Chimbo, Celica, etc). Esta decadencia puede también estar en relación con el mismo medio rural y con las migraciones que son su consecuencia (Alausí, Guamote, Cajabamba, Sigsig, etc).

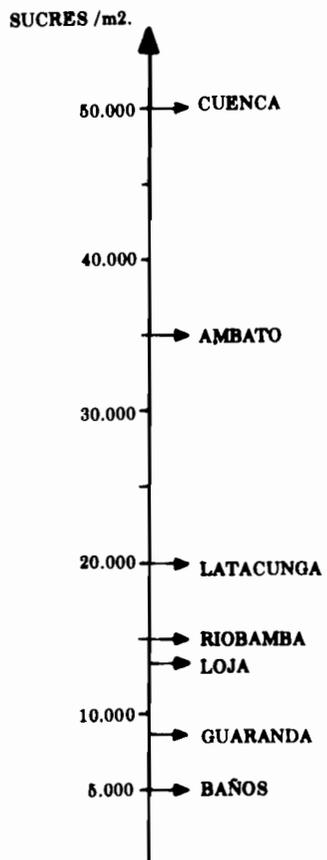
1.4. La evolución interna de las ciudades intermedias de la Sierra.

Este desarrollo de las ciudades intermedias de la Sierra se traduce, por supuesto, en el plan urbanístico, en importantes modificaciones.

En casi todas las ciudades se han hecho "planes de urbanismo" que, con un nombre u otro, revelan la introducción generalizada de modelos extranjeros llevados por las "consultoras". Se descubre siempre la importancia dada a las circunvalaciones, y a la segregación espacial de las actividades económicas y de los grupos sociales. A un modelo convivencial en el que todas las clases sociales estaban juntas, con sus diferentes actividades en la misma manzana, ha sucedido una nueva forma de diferenciación espacial donde, por ejemplo, la nueva clase media está agrupada en "urbanizaciones" y en monótonos programas de vivienda financiados por organismos estatales (BEV, IESS) o por mutualistas. Hasta la localización de la función comercial se refuerza en torno del "parque central" o del mercado, donde los precios del terreno alcanzan cifras record, en cada una de las ciudades (cf. figura No. 2). La segregación de las funciones económicas y de vivienda, obliga al desarrollo de los transportes públicos, hasta en las ciudades de menos de 50.000 habitantes.

Las ciudades medianas de la Sierra experimentan todavía en muy pequeña escala el problema de los "barrios populares" o "barrios periféricos pobres"

Fig. No. 2 Precio del terreno en algunos centros en 1984 (las zonas comerciales más caras)



FUENTE: Encuesta de terreno

donde se amontonan los migrantes en precarias condiciones. Es un fenómeno que continúa difuso, al contrario de lo que sucede en la ciudades de idéntica importancia en la Costa, pero se hace cada vez más frecuente.

Los servicios básicos como el agua y la electricidad están todavía relativamente bien distribuidos (cf. cuadro No. 3) y, también bajo este aspecto, las ciudades de la Sierra están claramente más favorecidas que las de la costa.

Hay una sola ciudad que experimenta problemas importantes de ordenamiento urbano, Ambato, como consecuencia de su expansión en un sitio de difícil topografía y del carácter de mercado casi permanente de esta ciudad muy dinámica (cf. capítulo 13)

1.5. La difusión de la urbanización en el espacio rural

Para identificar los problemas planteados por el espacio urbano en la Sierra, a más del desarrollo de Quito, de la red de ciudades medianas y de los aspectos urbanísticos vinculados a este crecimiento, hay

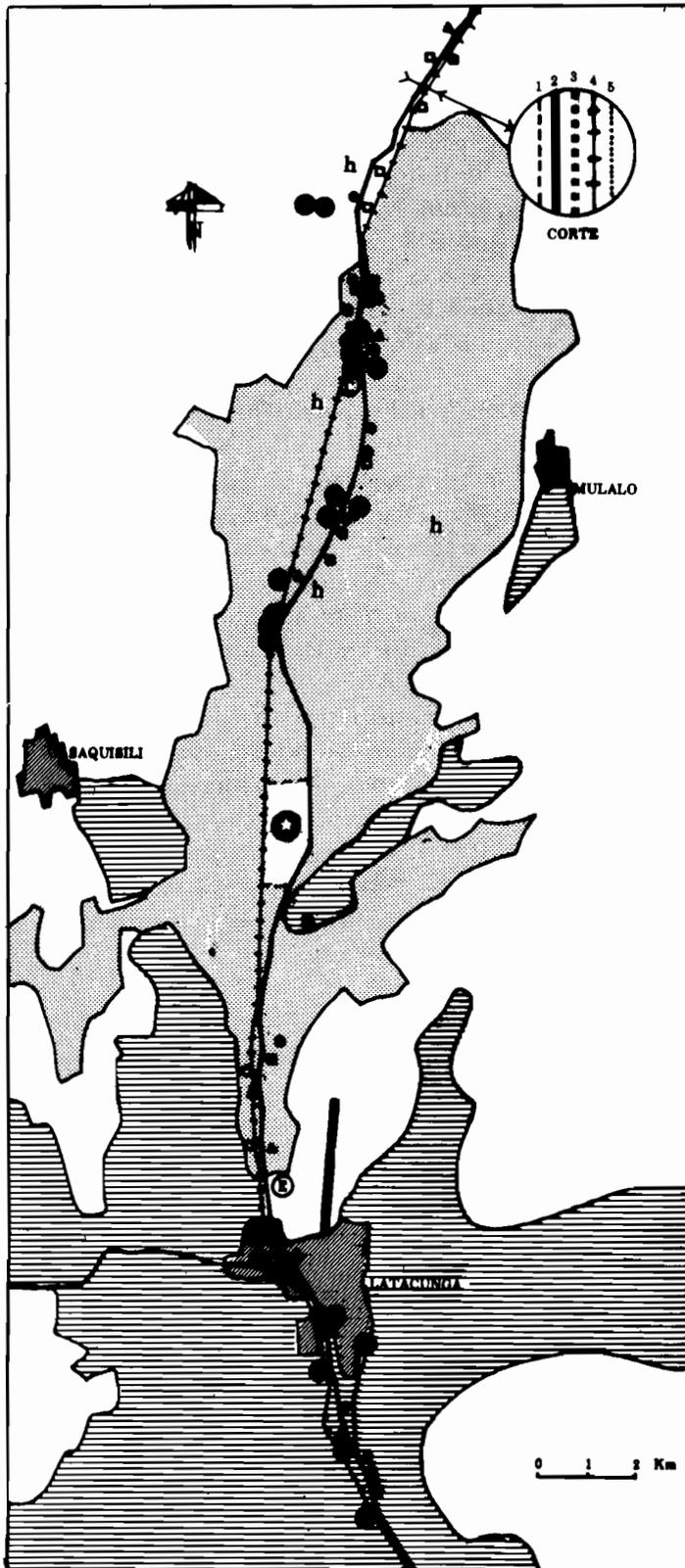
CUADRO 3

PRINCIPALES SERVICIOS EN LAS AREAS URBANAS

PROVINCIAS	% Viviendas con dotacion de electricidad 1982	% Viviendas con conexión de agua potable 1982	% Viviendas con alcantarilla do (conex. dom.) 1982	Número de Teléfonos Urb. Por 100 hab. Urbana 1983
Sierra				
CARCHI	95,1	95,2	84,5	3,2
IMBABURA	92,8	90,2	75,3	3,3
PICHINCHA	96,0	84,0	82,1	10,0
COTOPAXI	90,8	90,2	78,2	4,3
TUNGURAHUA	95,6	93,5	86,8	8,1
BOLIVAR	92,6	89,3	82,6	3,3
CHIMBORAZO	93,2	91,9	88,3	3,8
CAÑAR	85,2	77,7	68,6	2,7
AZUAY	95,5	90,4	79,8	8,3
LOJA	93,3	86,0	74,7	3,6
Costa				
ESMERALDAS	84,3	58,5	39,2	2,7
MANABI	86,3	65,7	39,4	3,1
LOS RIOS	75,5	73,3	40,1	1,9
GUAYAS	94,1	63,3	47,9	10,8
EL ORO	84,1	70,0	50,5	2,1
R. Amaz. y Gal.				
NAPO	80,5	35,4	24,3	0,8
PASTAZA	94,4	81,6	72,3	2,3
MORONA S.	88,7	69,0	44,2	0,2
ZAMORA CH.	87,8	82,3	66,4	0,5
GALAPAGOS	95,9	88,4	13,9	—
ECUADOR	92,5	74,6	67,1	7,76

Fuente: Censo de vivienda 1982 INEC y CONADE (Teléfonos)

Fig. No. 3 Urbanización en torno a un eje de comunicación (Norte de Latacunga)



LEYENDA:

- Fábrica mediana o grande (> 20 empleados)
- ⊙ Fábrica mediana o grande en construcción
- Fábrica pequeña (< 20 empleados)
- Mecánica
- Fábrica de bloques
- ▲ Gasolinera
- h Hotel o restaurante de lujo o con junto de hoteles populares
- ⊕ Escuela
- ★ Base militar
- ▲ Conjunto de establecimientos ligados al tráfico (hoteles, mecánicas, repuestos, parada de buses terminal en construcción)
- Carretera asfaltada
- Ferrocarril
- Aeropuerto militar
- Area urbanizada
- ▨ Area de alta densidad de población rural con alta tasa de empleo urbano
- ▩ Area de haciendas modernas (pastos bajo riego, producción de leche para Quito principalmente)

Corte del Eje "Panamericano"

- 1.- Línea eléctrica de alto voltaje (sistema interconectado)
- 2.- Carretera panamericana
- 3.- Poliducto
- 4.- Ferrocarril
- 5.- Líneas telefónicas

que tener en cuenta una última perspectiva: la que concierne a la "urbanización" de vastos espacios hasta ahora simplemente rurales.

Esta "urbanización de los campos" se manifiesta en dos rasgos esenciales: por una parte, el cambio de la manera de vivir de amplios sectores de la población que, mientras siguen viviendo en el campo y guardando una actividad rural a nivel de la familia, de la mujer más que todo, obtienen de hecho la mayor parte de sus ingresos de una actividad, con salario o no, que es ejercida en la ciudad. Esta manera de vivir constituye la causa principal de las migraciones temporales, semanales o diarias, que hemos identificado en el capítulo 4. Por otra parte, esta urbanización de los campos se manifiesta más directamente todavía en el paisaje, por la instalación, en el medio rural, de construcciones de toda clase relacionadas con las actividades no agrícolas y que tienen que ver con la economía urbana.

Este fenómeno se encuentra principalmente a lo largo de la carretera panamericana o entre dos centros urbanos vecinos. Es lo que se ve en varias decenas de kilómetros, en las salidas de Quito; en el valle interandiniano entre Cayambe al norte y Machachi al sur; entre Ibarra y Otavalo; al norte y al sur de Latacunga, entre Lasso y Salcedo y, más adelante, al sur de Ambato; y finalmente entre Cuenca y Azogues.

Hemos ensayado representar cartográficamente este fenómeno (fig. 3) al norte de Latacunga en una zona donde se ha instalado un gran número de pequeñas industrias, hotelería, servicios de camino y un campo militar, que ocupan un espacio cada vez más grande a lo largo de un eje por donde pasan la carretera, la vía férrea, el poliducto, una línea eléctrica de alta tensión, líneas telefónicas y redes hertzianas. Más de la mitad de la población de esta zona se ocupa en actividades no agrícolas.

Este último aspecto de la expansión del espacio urbano es acaso el más significativo para el porvenir y prefigura una transformación radical de la sociedad y de los paisajes.

Examinaremos ahora los elementos más determinantes del espacio urbano de la Sierra en su diversidad regional.

(5) JULIO CARPIO VEINTIMILLA 1979 - Cuenca: su geografía urbana. Lopez Monsalve Editores - Cuenca 175 p.

(6) Max UHLE - 1923 - Las ruinas de Tomebamba. J. Sáenz Rebolledo (Imp.) Quito

2. Cuenca y su región

Cuenca, la tercera ciudad del Ecuador, constituye el polo de una zona de influencia que ha tendido a contraerse en beneficio de las dos metrópolis. El mejoramiento de sus relaciones con la región amazónica desde la apertura de la carretera de Macas, no compensa su pérdida de poder sobre el extremo sur del país. En realidad, Cuenca ha vuelto de su categoría de tercer polo nacional al de una simple capital regional de comienzos de este siglo, cuando se constituyó el eje fundamental de las relaciones nacionales a partir del ferrocarril Quito-Guayaquil. Pese a un notable dinamismo de sus principales actores, especialmente en la reconversión industrial, Cuenca sufre de un complejo de aislamiento y de nostalgia de poder.

2.1. Evolución del papel de Cuenca

La antigua Tomebamba no parece haber tenido como base un centro de confederación de los Cañaris. Sigue siendo difícil decir con certeza por qué los Incas escogieron este sitio para establecer en él un centro funcional que, hasta la fundación incásica de Quito y durante varias décadas, quedó como la capital de la parte norte del imperio. J. Carpio. (5) anticipa, sin embargo, tres razones: en primer lugar, este sitio de valle fértil es uno de los mejores del sur de la Sierra; además, en torno de este sitio se concentraba una numerosa población; en fin, su valor defensivo, sobre la terraza media de un meandro del Tomebamba, no es mala. Añadamos que en esta región se juntaban dos vías importantes: la del Cuzco y la que llevaba a la costa (Tumbes).

Max Uhle (6), luego de sus excavaciones, ha precisado el emplazamiento de varios edificios de Tomebamba, dispuestos alrededor de una plaza de dimensiones grandiosas, en el ángulo sud-este del actual casco colonial. La avenida norte-sur Huayna Cápac pudo haber sido el eje del antiguo camino del Inca, el "cápac-ñan".

De esta ciudad inca, los españoles no conocieron sino las ruinas. En efecto, Tomebamba fue suplantada por Quito después de la fundación de ésta y los Cañaris tomaron el partido de Huáscar en la lucha contra Atahualpa. El vencedor mandó arrasar la ciudad, que fue "fundada" de nuevo por los españoles en 1557.

La importancia de Cuenca colonial no guarda evidentemente relación con la herencia inca, pues ésta no pasaba de ser unas ruinas y la población cañari había sido diezmada. En la lucha contra Atahualpa, los sobrevivientes de ésta fueron los aliados de los nuevos

conquistadores. Los españoles explotaron en Guala-cso sus primeros "lavaderos de oro" de lo que es el Ecuador actual. De allí viene la primera riqueza de Cuenca colonial que aprovecha también de su situación en el cruce del camino que conducía de Quito al Cuzco por la Sierra y del que descendía hacia Tumbes y la costa peruana por el valle del Río Jubones. Capital de un corregimiento, la ciudad llega a ser cabecera de una gobernación, luego sede de un obispado en 1779. El siglo XVIII, que había presenciado la decadencia de la actividad textil del norte de la Sierra, fue menos perjudicial para Cuenca. El Sur de la Sierra, gracias a las exportaciones de cascarilla (primero por Loja y luego por Cuenca), experimentaba cierta prosperidad a fines del siglo.

En 1778, Cuenca es el centro de una gobernación de 81.178 habitantes (las dos provincias actuales de Cañar Azuay), que representa cerca del 20 o/o de la población total de la Audiencia sobre el territorio actual del Ecuador (7). La ciudad es por entonces el centro de una región esencialmente agrícola, pero con un aislamiento que obliga al desarrollo de la artesanía. Las exportaciones de cascarilla, que se prolongaron durante el siglo XIX, dan a las élites locales la práctica de las relaciones con el exterior.

Esta práctica de los mercados externos será fundamental para la expansión, a partir de 1845, de la industria regional de los sombreros de "paja toquilla". Desde 1862, los sombreros llegan a ser el segundo producto de exportación del Ecuador, después del cacao. En 1945 representan todavía el 22.8o/o de las exportaciones. Entre estas dos fechas, la zona esencial de producción se desplazará de Manabí hacia la región de Cuenca.

Maravilloso producto, el sombrero de paja, —llamado de Panamá— en el plano geográfico (8): su fabricación permite ocupar los períodos de menor actividad agrícola de una región rural muy densamente poblada. La ciudad organiza la producción y la recolección en el medio rural. El producto cuesta caro para un peso reducido y, por lo mismo, soporta sin problema la dificultad que representa la mediocridad de las comunicaciones. Para hacer venir la materia prima de la Costa (9) y para exportar el producto acabado por el

(7) Ver tomo 2 de la presente colección.

(8) *Carludovica palmata*, que crece en estado natural en la costa.

(9) Los principales negociantes distribuidores del producto, en Estados Unidos y en Europa, eran de Panamá.

(10) J. CARPIO, op. citada, p. 33.

(11) Encuesta de Manufacturas y Minería 1969 —INEC.

puerto de Guayaquil, se contenta con utilizar el mal camino de Molleturo—Naranjal.

La relativa prosperidad que de esta industria resulta para Cuenca, le oculta el aislamiento creciente con relación a lo que será, gracias al ferrocarril Quito—Guayaquil, el verdadero eje de desarrollo nacional. Sin exportación de los sombreros "de Panamá", las élites locales probablemente habrán empleado más su influencia para mejorar las comunicaciones y para la realización más rápida del ferrocarril entre Chunchi y Cuenca. Sólo en 1952, el "Ferrocarril del Sur" llega a Azogues y a Cuenca en 1967, en el momento en que el transporte por tren ha perdido su interés esencial en provecho del transporte por carretera.

A partir de 1946, la producción de sombreros entra en crisis y en 9 años su cuota en las exportaciones del Ecuador pasa del 22,8 o/o al 1,6 o/o (1954) (10).

2.2. El desarrollo industrial

Por ese tiempo se inicia una inteligente operación de reconversión, apoyada por la vitalidad de las fuerzas económicas locales. Desde 1913, Cuenca dispone de un banco propio, el Banco del Azuay, una de las columnas de la burguesía local que, muy pronto, se desprende del medio rural y de sus haciendas tradicionales para invertir en el sector financiero y comercial. Las exportaciones de sombreros han mantenido la tradición de los contactos con el exterior, que había comenzado con la cascarilla. En 1968, Cuenca contaba todavía con 42 casas de exportación (frente a 15 en Manta, la cuarta ciudad del Ecuador en este aspecto).

Con la crisis del sombrero, los actores financieros van a lanzarse a la inversión industrial. Se apoyan en un organismo de desarrollo regional creado en 1958, el Centro de Reconversión del Azuay, Cañar y Morona Santiago, CREA, controlado en un principio por la burguesía local y cuya acción va a orientarse principalmente hacia el mejoramiento de las infraestructuras regionales.

El desarrollo industrial se apoyó en un sector artesanal importante que tenía que ver con todas las ramas tradicionales. La "Ley de Fomento Industrial" de 1965 constituye un elemento importante de aliento para los inversionistas. La madera, la cerámica, las destilerías y los sectores tradicionales de la artesanía desarrollan fábricas importantes, pero el caucho, con la instalación de la única fábrica de llantas en el país, es una creación completamente nueva.

En 1969, hay 52 industrias en Cuenca o en las parroquias vecinas que dan trabajo a 2377 personas (11).

Dentro de la Sierra, estas cifras son netamente superiores a las de Ambato que no tiene más que 966 empleados para 51 industrias. En 1975 se emprende en la creación de un "parque industrial" que, diez años más tarde, está completamente ocupado, obligando a los responsables locales a pensar en nuevos proyectos.

En 1980, la industria y la artesanía ocupaban en Cuenca a 11.416 personas en 2447 establecimientos (12). Solamente en las empresas que ocupaban a 10 personas, se contaban 6471 trabajadores, es decir alrededor de un 60/o del total nacional, a mucha distancia de Guayaquil (40.643) y de Quito (36.535), pero claramente delante de Manta (2.938) y de Ambato (2107). Con relación al número de habitantes, estas cifras hacen de Cuenca la ciudad del Ecuador que cuenta con la más fuerte proporción de población empleada en la industria, precediendo muy ligeramente a Quito, pero con una ventaja muy clara sobre todas las ciudades intermedias del país.

2.3. Aspectos del desarrollo actual de Cuenca

Este desarrollo industrial que ha caracterizado principalmente los años 70, explica en gran parte el *crecimiento demográfico* de la ciudad. De una tasa de crecimiento anual de 3,43 o/o entre 1950 y 1962, pasa a 4,75o/o entre el 62 y el 74 y a 4,34o/o entre 1974 y 1982, cifras ligeramente superiores a las de Quito y únicamente superadas por Loja en cuanto a capitales provinciales de la Sierra.

Este crecimiento, debido en parte a crecimiento natural y en parte a migraciones venidas de los campos y de las pequeñas ciudades vecinas, va acompañado de una "explosión" en cuanto a la superficie construida, que pasa de 200 ha en 1950 a 700 en 1975, para superar las 1050 has en la actualidad.

El plano en damero de la ciudad colonial es abandonado a partir de los años 70 por los urbanistas que tienen ahora otros modelos. Luego de una fase de modernización por la construcción de inmuebles sin carácter, el centro colonial experimenta ahora una fase de preservación—restauración y, a través de los planes de urbanismo (13) aparece una tendencia a la segregación social que era muy limitada anteriormente. La dispersión de los establecimientos industriales, muy real en 1947 da lugar a una tendencia a la concentración, gracias especialmente a la creación del "parque industrial".

(12) Censos económicos 1980. Tomo 3 y tomo 7. INEC

(13) Primer plan: el Plan Regulador del Arq. Gilberto GATTO SOBRAL.

Paralelamente a la industria, se desarrolla la función comercial, así como el sector público. Crece igualmente la función turística, con la construcción de varios establecimientos de lujo y de numerosos hoteles destinados a la clientela de clase media. La reputación de la artesanía local (especialmente de Chordeleg y Guallaceo) tiene en eso un papel muy importante, así como la apertura de la carretera asfaltada que une la región a Guayaquil en 1974. Esta carretera que ha acercado considerablemente el gran puerto a Cuenca, permite a ésta y a su región convertirse en un centro de reposo por su clima para los guayaquileños acomodados.

Finalmente, Cuenca sigue siendo un importante centro cultural. Tercera ciudad universitaria del país con 10.000 estudiantes en sus tres universidades, prensa independiente, canal de televisión independiente, orquesta sinfónica propia, concursos literarios y musicales, hacen que Cuenca guarde su rango de tercera ciudad del país, librando parcialmente a sus élites de la tentación de establecer en Quito.

Pese a estos elementos de signo muy positivo, la influencia de Cuenca se reduce cada vez más exclusivamente a las provincias del Azuay, Cañar y Morona Santiago. Su influencia sobre Loja está declinando y solamente algunas industrias de muebles, cerámica, licores, etc., y especialmente la de las llantas, le permiten conservar, en el campo de la industria, un papel en el mercado nacional.

El principal problema para Cuenca cuya zona de influencia se limita a una región agrícola poco próspera, es el de romper su aislamiento. La apertura de una carretera totalmente asfaltada a Quito, es una perspectiva esperada con impaciencia, lo mismo que la carretera de Machala. La presencia de una compañía aérea que ha hecho de la ciudad uno de sus centros de actividad, no basta para romper un síndrome de aislamiento acentuado por varios accidentes lamentables.

Sin embargo, las bases económicas de Cuenca siguen sanas: el desarrollo industrial ha sido posible gracias a capitales del lugar. Dos bancos y una compañía financiera lo apoyan muy vigorosamente y el CREA, desde hace algunos años, busca promover la pequeña industria mediante la formación administrativa de empresas de artesanos jóvenes. La verdadera fuerza de Cuenca es, por lo tanto, su poder local, que se ha conservado muy fuerte, capaz de adaptarse a condiciones nuevas, con un cierto realismo político pero también con un espíritu de tendencia autonomista. La burguesía local posee igualmente una experiencia en in-

tercambios internacionales.

La principal debilidad de la ciudad consiste en tener un crecimiento basado casi con exclusividad en el desarrollo industrial, y dependiente, por lo mismo, de las orientaciones políticas de un poder nacional (con un elemento) más orientado hacia la liberalización de los intercambios internacionales que a la protección de la industria nacional. Además, la ciudad no puede apoyarse en una región rural cuyo desarrollo agrícola es muy débil y que se desprueba de sus elementos más dinámicos.

2.4. Las pequeñas ciudades de la región de Cuenca.

Esta debilidad del campo del Azuay y del Cañar se refleja en la evolución de las demás ciudades de la región, que están muy lejos de tener la vitalidad de la capital regional.

Azogues, demasiado cerca de Cuenca para tener una vida urbana realmente autónoma, es de hecho una ciudad satélite que vive de los organismos públicos propios de una capital de provincia.

Cañar, que concentra ciertas actividades del Estado con destino al sector rural (Misión Andina, lo que ha quedado de ella, y especialmente un proyecto DRI), no pasa de ser un gran pueblo rural. *Paute*, *Girón*, *Sigsig*, son pequeños centros locales en decadencia o estancadas. Al contrario, *Santa Isabel* aspira a cierto crecimiento gracias a la realización de proyectos de desarrollo en su entorno rural y a su posición intermedia entre Machala y Cuenca sobre la carretera que está por terminarse. En fin, *Gualaceo* es acaso la ciudad pequeña más dinámica gracias a la artesanía tradicional de su micro-región (cuero, bordado, madera, joyería) y al desarrollo turístico al que parcialmente está vinculada.

3. Loja y la red urbana del sur de la Sierra

Cuando se evoca la región sur de la Sierra, y especialmente la provincia de Loja, lo primero que viene a la mente del geógrafo es la idea de aislamiento. El mal estado de sus vías de comunicación, incluido el aeropuerto, que se añade a la distancia, contribuye a acentuar la impresión que se refuerza más todavía

(14) Cf. tomo 2 de la presente colección sobre las modalidades de mestizaje en la provincia de Loja.

(15) La imagen de la Virgen del Cisne era llevada, luego de la feria del 15 de agosto, del Cisne a la ciudad de Loja a donde llegaba a principios de setiembre y se quedaba hasta el 10. de noviembre. M. THEMME (1977) "Notas sobre la feria de Loja" 47 p. poligrafiado.

cuando se viaja a Loja. Las ciudades pequeñas de la provincia, excepto tal vez Catamayo (La Toma), parecen estar en una situación todavía peor bajo este punto de vista. Es la tradición de una provincia sin caminos, que la oligarquía local hubiera mantenido para preservar su influencia.

En este cuadro, la vida urbana quedaría reducida a las escenas arcaicas de pequeñas ciudades aletargadas, que viven un modelo colonial apenas modificado por la llegada de la electricidad, del automóvil y de la televisión. La provincia de Loja, falsamente calificada de "blanca" (14), vendría a ser una especie de fuente inagotable de abogados, de políticos y de colonos-campesinos para las regiones selváticas de colonización.

Este cuadro, si bien revela una gran parte de la realidad, sin embargo, es muy incompleto. De todas las capitales provinciales de la Sierra, Loja es la que posee desde 1962 en forma muy clara la más elevada tasa de crecimiento anual. Por otra parte, desde el comienzo de la era petrolera, esta provincia ha experimentado un desarrollo espectacular de su red vial, tenida en cuenta la situación inicial de ésta. Varias ciudades pequeñas de la provincia —Catamayo, Alamor, Zapotillo—, han alcanzado también una tasa de crecimiento anual superior al 40/o entre los dos últimos censos (74—82). Así, la proporción de la población urbana ha pasado del 170/o en 1962 al 330/o en 1982 para el conjunto de la provincia. (incluido cuatro casos de cabeceras parroquiales elevados por cantonización, a la categoría de localidades urbanas). Esta evolución plantea por sí misma un problema. Por otra parte los viajeros de todas las épocas han observado en Loja una mezcla de extremo aislamiento y una apertura asombrosa hacia los horizontes lejanos. Hace falta tratar este punto.

3.1. La génesis de una ciudad de feria internacional.

La antigua Cushipamba constituía una etapa (tambo) en el camino del Inca (Cápac—ñan) entre el Cuzco y Quito. Convertida en Loja después de la conquista y reubicada en el sitio actual, experimentó un primer período de desarrollo desde fines del siglo XVI gracias a la prosperidad efímera de las minas de oro de Zaruma, al oeste, y de Sevilla de Oro, sobre la vertiente amazónica. El antiguo eje entre el Cuzco y Quito, que siguió siendo utilizado en el primer período colonial, situó a Loja en un cruce de caminos que le valió un desarrollo importante de la feria anual que tiene lugar en el mes de setiembre de cada año.

Esta feria, vinculada desde fines del siglo XVI a las peregrinaciones muy importantes de la Virgen del Cisne (15), ha tenido períodos de notable prosperi-

dad, por ejemplo a fines del siglo XVIII, época de la más fuerte exportación de cascarilla. Hubo un tiempo en que convergían a esta feria comerciantes venidos de Cartagena, al norte, y de los confines de Chile, al sur (16). A partir de 1940, la feria de Loja se vio muy afectada por la crisis del conflicto fronterizo con el Perú. A esta fuerte decadencia siguió un cierto auge. En 1976, por ejemplo (17), sobre 163 comerciantes que exponían en la feria, 32 eran peruanos, de los cuales 16 venían de Piura, pero cerca de la mitad del valor declarado de las mercaderías expuestas era peruana. Los sucesos de 1981 han marcado, desde este punto de vista, una nueva decadencia de la feria internacional.

3.2. ¿ Crecimiento demográfico o desarrollo? Funciones y actores.

Como decíamos anteriormente, la ciudad de Loja ha tenido un crecimiento asombroso desde el censo de 1962. En veinte años, pasa de 26.800 habitantes a 71.600, con un crecimiento anual muy cercano al 5o/o durante todo este período.

La ciudad, que tenía 4.700 hab. en 1763, tenía 7.500 un siglo más tarde, 12.000 en 1920 y 15.400 en 1950. Es decir que toda la primera mitad de este siglo se ha caracterizado por un muy débil crecimiento. (18)

La ciudad vivía esencialmente de la renta de bienes raíces percibida de los campos vecinos y de al-

(16) Escribiendo en 1942, Albert B. FRANKLIN anota:

“Todavía hoy, en septiembre, los viejos que en su juventud cruzaban el desierto de Sechura en su camino a Loja desde Chile a Perú, llegan del Sur y rodean las calles de la ciudad durante los días de feria, que actualmente son un simple eco de otros tiempos. Ante sus ojos marchitos pasan los fantasmas de bandidos fanfarrones, solicitados por la justicia en todas las ciudades desde Cartagena hasta Concepción, que aparecían solo una vez al año y siempre en la feria de Loja.

A. B. FRANKLIN 1984. Ecuador, Retrato de un pueblo Quito.

(17) M. THEMME, op. citado.

(18) A.B. FRANKLIN, op. citado, p. 185.

(19) E. FAUROUX, por publicarse

(20) D. PRESTON (D) y TRAVERAS (G.A) y PRESTON (R) 1972 “Emigración rural y desarrollo agrícola en la Sierra ecuatoriana, informe final” —

(21) Además, existe en Loja una “Universidad a distancia”, por correspondencia, que es muy activa.

(22) ¿En Loja, no está, por ejemplo, una de las únicas universidades americanas donde se enseña el rumano?

unos servicios comerciales, administrativos, religiosos y culturales. La gran transformación de Loja comienza en 1964 con la primera reforma agraria. Más que las condiciones de vida de la población rural, es el comportamiento económico de la clase dirigente el que cambia rápidamente en ese tiempo. De rentistas de la tierra, los propietarios de bienes raíces van a transformarse en burgueses capitalistas que invierten en el comercio y en operaciones financieras e inmobiliarias (19). Una parte cada vez más importante de estas inversiones se harán al exterior, en Guayaquil y sobre todo en Quito. Esta fuga de capitales irá acompañada de la emigración de los hijos de las grandes familias de Loja y, cada vez más, de la migración de la misma clase media.

La inversión en el lugar continúa débil, especialmente en el sector industrial. Es verdad que bajo este aspecto, el alejamiento de los centros de consumo nacional, la ausencia de materias primas determinantes y de tradiciones industriales (excepto la del azúcar de la Toma), constituyen factores altamente desfavorables. Hasta un organismo de desarrollo regional, público y tecnocrático como PREDESUR sigue extremadamente pobre en proyectos industriales.

Al final de los años 60, una serie de sequías desencadena en el medio rural lojano toda una ola de migraciones que adquieren tal amplitud que se ven afectadas por largo tiempo, las bases mismas de una eventual renovación o de un dinamismo rural (20). Este proceso lleva a la ciudad fuertes olas de campesinos, en el mismo momento en que la ciudad, a consecuencia de una población escolar y de una tasa de graduados universitarios totalmente inadaptados a las necesidades de la economía regional, se convierte en un punto de partida de un flujo de migración de los jóvenes graduados a Quito y Guayaquil.

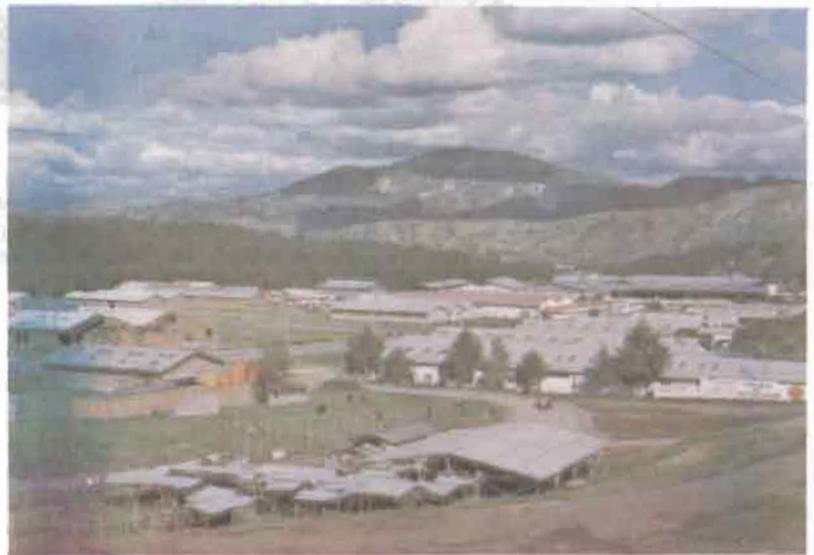
Dos universidades, una pública y otra privada (21), hacen actualmente de Loja la ciudad del Ecuador con más fuerte proporción de población universitaria. Los estudiantes acuden de toda la provincia, de la parte serrana de El Oro y de Zamora. Un centenar de estudiantes extranjeros, desde Colombia a Chile, perpetúan la tradición lojana de intercambios con espacios lejanos (22).

3.3. Sector público y crecimiento urbano.

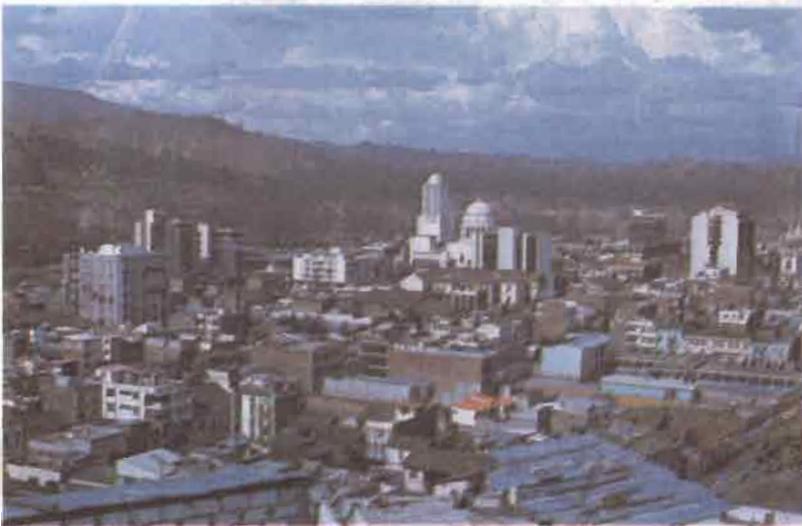
Actualmente, lo que impresiona de inmediato a los ojos del geógrafo en la ciudad de Loja, es la parte excepcional que tiene el sector público en la construcción de edificios modernos: PREDESUR, el Municipio, el Consejo Provincial, el IESS, el Banco Cen-



1. Cuenca:
El patio de una antigua casa del casco colonial. Un lugar fuera del tiempo en una ciudad heredera de un gran patrimonio cultural



2. Cuenca:
Parte industrial. Exitosa reconversión hacia un desarrollo industrial de la tercera ciudad ecuatoriana. Papel preponderante del capital local.



3. Ambato:
Dinamismo de una ciudad que crece en un sitio topográfico difícil. Comercio, servicios e industria en manos de actores locales.



4. Chimbo:

Ciudad en estancamiento demográfico. Provincia de Bolívar. Con el mejoramiento de las carreteras y del transporte, la importancia de las pequeñas ciudades de la Sierra disminuye en provecho de las capitales provinciales donde incluso los campesinos encuentran mejores servicios y nuevos insumos para su actividad.



5. Guaranda:

Ciudad aletargada durante más de medio siglo. Se despierta con el desarrollo reciente de los servicios administrativos y el mejoramiento de sus comunicaciones con los poblados de su provincia.

tral, el Banco de Fomento, el Hospital del IESS, el Hospital del MSP, la Jefatura Provincial de Salud, las dos universidades (aunque una de ellas es particular), etc. El 90 o/o de los edificios recientes de alguna importancia depende de este sector. La actividad privada, que se manifiesta en la construcción de inmuebles nuevos, aparece en el paisaje urbano solamente con el Banco de Loja, uno o dos hoteles, algunas casas comerciales y, en el sector industrial, en el Camal Frigorífico (INAPESA). En el campo de la vivienda, además de algunas villas de lujo, se han construido importantes barrios de casas para la clase media, destinados principalmente a los empleados del sector público y a los maestros (préstamos del BEV y del IESS).

Llama la atención que la importancia de las migraciones provenientes del medio rural no se traduzca, como en las ciudades medianas de la Costa con fuerte crecimiento, en la presencia de numerosos barrios periféricos pobres. Los que existen, cuentan generalmente con electricidad, agua y un equipamiento de calidad superior al que se encuentra en las ciudades de la Costa con fuerte crecimiento. En cambio, los primeros efectos de la "tugurización" del centro tradicional se ven ya muy claros; esto no impide que el precio del terreno, en el centro mismo, alcanzara en 1984 a 15.000 sucres el m². El crecimiento de la ciudad se realiza en sentido longitudinal, al norte y al sur, siguiendo el valle del río Zamora.

La tradición cultural de Loja se mantiene, no solamente gracias a sus universidades sino también a la existencia de centros culturales (Alianza Francesa), de tres diarios (dos de la mañana y uno de la tarde), y de diversas publicaciones esporádicas. Hay librerías, bibliotecas, museos, cines, que completan este admirable cuadro de una ciudad aislada y como sedienta de contactos lejanos.

3.4. La función comercial — la organización de intercambios

La evolución de la organización comercial, en el interior de la provincia, nos pone en claro el papel que tiene el mejoramiento de los caminos en la evolución de la red urbana provincial. Las funciones de Loja y de sus ciudades pequeñas son, en efecto, fundamentalmente administrativas y comerciales, de ser-

(23) En lo que toca a la evolución del sector comercial: A. L. PIETRI "Loja, comercio y organización regional". Bull. IFEA, Lima, por aparecer. Las cifras que siguen son sacadas de este artículo.

(24) Esta ciudad tiene la reputación de ser uno de los centros del tráfico de droga en el Ecuador. Esta "función" descansa en realidad sobre una tradición muy antigua de contrabando fronterizo.

vicio a la población rural (23).

Hay que subrayar el carácter en extremo reciente de la mayor parte de la estructura comercial. En Loja, el 77o/o de los establecimientos comerciales que no son de alimentación tenían menos de 10 años en 1984. En las demás ciudades de la provincia, a excepción de algunos bazares, los almacenes de productos manufacturados tenían todos menos de cinco años. Este desarrollo se debe a la aparición de nuevos actores urbanos, la clase media consumidora, proveniente sobre todo del desarrollo del sector público. La apertura de carreteras, y especialmente la nueva vía asfaltada Machala—Loja, ha provocado una reorganización del espacio comercial.

En lo que toca al comercio mayorista, Loja tiene un papel que se limita a su región próxima y a Zamora, mientras se desarrolla rápidamente el polo complementario de Catamayo.

El sistema de mercados semanales fuera de Loja, es reciente y se parece más bien al sistema costeño que al sistema integrado por los mercados de la Sierra central (cf. capítulo 12).

El mejoramiento de las comunicaciones ha contribuido al abandono del norte del Perú como zona de aprovisionamiento de las regiones fronterizas (Macará, Zapotillo). La influencia externa de Machala y sobre todo de Guayaquil va en aumento, especialmente al oeste de la provincia, en detrimento del antiguo papel de Cuenca.

3.5. Las ciudades pequeñas

Las ciudades pequeñas de la provincia pueden clasificarse en tres categorías:

- Aquellas cuyo crecimiento se debe a su función de enrucijada vial y que se benefician del mejoramiento de las vías de comunicación ampliando su zona de influencia: es el caso de Catamayo (La Toma) en primer lugar, pero también de Cariamanga (24), Catacocha, Alamor y, en cierta medida, de la ciudad fronteriza de Macará.
- Las que se encuentran en el extremo o al paso de una ruta recién mejorada, que constituye para ellas un factor favorable de emigración. La población rural que las rodea las deja de lado para dirigirse a un centro de nivel superior (Loja) son ciudades estancadas o en decadencia, como Amaluza, Sozoranga, Gonzanamá, Celica,

Saraguro.

- En fin, una última ciudad, Zapotillo, cuyo aislamiento garantiza la sobrevivencia del esquema tradicional y cuyo crecimiento se debe a la atención que se le da como a ciudad fronteriza y nueva cabecera cantonal.

Pese a su notable crecimiento demográfico, Loja no es un verdadero centro creador de riqueza. Su “desarrollo” es un poco ficticio, mantenido artificialmente por un sector público que llegó a ser excesivo a partir de la era petrolera de los años 70. Su función regional descansa sobre un “organismo de desarrollo regional”, PREDESUR, con sede en Loja. En realidad, este organismo burocrático se ha contentado, la mayor parte del tiempo, con duplicar los servicios locales de las administraciones de tipo central, de los consejos provinciales y de los municipios. Ha cristalizado las esperanzas y ambiciones de una clase joven de nuevos actores urbanos, los “profesionales del sector público” que, sin embargo, esperan del Estado más de lo que crean ellos mismos en cuanto a riqueza para su ciudad y su región.

Por lo tanto, Loja ocupa un sitio modesto dentro de la red urbana del Ecuador: capital de provincia, ciudad de servicios en la que la mediocre actividad del sector rural circundante viene a ser la imagen de su importancia real. Lo que conserva de su papel tradicional de centro fronterizo de intercambios internacionales más o menos lícitos así como de centro intelectual, le da todavía un encanto y una personalidad atractiva. Cerca de Loja y en una mejor ubicación, Catamayo podría restarle poco a poco ciertos campos de su función comercial.

4. Las ciudades de la Sierra Central

4.1. Latacunga — Ambato — Riobamba — Guaranda.

Entre Ambato y Guaranda, el viajero de hoy pasa de una ciudad siempre activa y dinámica a una población pequeña, apacible y como adormecida. Es difícil imaginar que, hace un siglo, esas dos ciudades tenían más o menos el mismo tamaño o idénticas funciones. Los centros urbanos de la Sierra Central han tenido una historia que no les ha diferenciado sino progresivamente. En el siglo XVIII, la jerarquía entre estas ciudades (25) era administrativa (Riobamba, villa cabecera de un corregimiento; Latacunga, asiento

(25) Tomo 1 de la presente colección, p. 108.

(26) Tomo 2 por aparecer, capítulo sobre la historia demográfica

cabecera de un corregimiento; Guaranda, asiento en la misma forma; Ambato, simple partido), pero su población, en 1778, se diferenciaba solamente de 3.400 hab. para Latacunga a 7.600 para Riobamba. Su plano, establecido sobre el modelo siempre repetido de las pequeñas ciudades coloniales, les daba una fisonomía idéntica. Sin embargo, la élite terrateniente era claramente más poderosa en Riobamba que en Ambato, la más plebeya de las cuatro.

Después de la destrucción de Riobamba (1797) y de su reconstrucción en el sitio actual, la jerarquía entre ellas era todavía menos evidente. En 1814, durante la fase de “desurbanización”, las cuatro ciudades tenían una población casi igual de 3.000 — 3500 habitantes. Solamente a comienzos del siglo XX, con la apertura de la línea férrea Quito—Guayaquil, van a aparecer diferencias más claras. (26)

Guaranda, que tuvo algunas décadas de prosperidad a fines del siglo XIX, como paso obligado entre Quito y Guayaquil sobre la vía Flores arreglada por ese tiempo, va a sufrir una decadencia durable. Su población sigue igual y hasta disminuye ligeramente entre 1870 y 1950 (8.000 habitantes).

Al contrario, *Ambato* aprovecha plenamente de su situación entre los dos polos urbanos del país, en el centro de una región agrícola de producción muy diversificada. El capítulo 13 describe cómo sus actores han hecho de ella poco a poco el verdadero mercado mayorista de todo el país para un gran número de productos alimenticios. Este vínculo íntimo entre comercio y producción, el dinamismo de una población que se sale lo suficiente del marco general, forjan la riqueza de la ciudad.

Latacunga está en el centro de una zona agrícola muy diferente, más fría y menos diversificada, más concentrada en torno de la producción de cereales y productos lácteos. La modernización le llega a través de las grandes haciendas, tecnificadas muy pronto y que comercializan directamente su producción con el expansivo mercado de Quito. Está en germen una fuerte dependencia con relación a la capital.

Riobamba fue en un primer tiempo la primera beneficiaria del ferrocarril. Ciudad de paso al principio, llega a ser la estación climática para las familias ricas de la Costa; en estrecha relación con la prosperidad de éstas, sufre el efecto de la crisis del cacao a partir de los años 1920. Sus élites de grandes terratenientes abandonan cada vez más la ciudad para emigrar a Quito, en búsqueda de un modo de vida más conforme con sus aspiraciones culturales o de un anonimato que

oculte algunos fracasos. Este desinterés por su propia ciudad acentuado recientemente por los graves conflictos que se producen en el sector rural y que conducen cada vez más a invertir en otros lugares su capital, especialmente el originado en la venta de tierras, será perjudicial para Riobamba.

Las diferencias y las semejanzas de estas cuatro ciudades pueden apreciarse a través de diversos criterios: su crecimiento demográfico, su nivel de industrialización, su equipamiento en servicios superiores y, en fin, el carácter de su urbanización. Por otra parte, se buscará entender su propia personalidad a través de sus actores y de sus propias condiciones geográficas.

4.2. Una diferencia que se acentúa.

En lo que toca a *la evolución demográfica*, desde 1962, las tasas de crecimiento de Latacunga y de Ambato se sitúan claramente por encima de las de Riobamba y Guaranda. Las dos primeras tienen un balance migratorio netamente positivo (27), pero el crecimiento migratorio de Riobamba es muy débil; la emigración a Quito y Guayaquil, especialmente de los graduados jóvenes, alcanza casi el nivel de la inmigración proveniente del resto de la provincia. En fin, Guaranda experimenta desde 1962 un balance migratorio negativo, lo que constituye un caso único en el conjunto de las capitales provinciales del país. Esta ciudad, fuertemente escolarizada, pero sin vitalidad económica, en el corazón de una región aislada por largo tiempo, puede ser el modelo de un centro intermedio cuya función escolar es desproporcionada con la económica. Así, de los bachilleres de la promoción de 1965, solamente 5, en 1984, vivían todavía en Guaranda (28)

La industrialización de estos cuatro centros es también muy diferente. El cuadro No. 2 muestra que en 1980 estas ciudades de la Sierra Central eran muy poco industrializadas. Ambato, con 2.107 personas empleadas en 80 empresas industriales de 10 empleados o más, está claramente a la cabeza, pero con cifras modestas. El interés del tipo de industrialización que esta ciudad conoce, es el gran número de peque-

(27) Lo que se traduce por una tasa de crecimiento real, superior al crecimiento natural. Ver capítulo 2.

(28) Información dada por el Arquitecto urbanista de la municipalidad.

(29) En el "barrio" de Tandalivi en 1984 según nuestros informantes, casi la totalidad de los hombres trabajan fuera de él. Las reuniones de barrio no pueden tenerse más que el sábado en la noche; si no, asisten solamente algunas mujeres.

ñas industrias, signo de vitalidad del medio urbano y del artesanado que ha dado origen a muchas de ellas. El *cuero* es el ramo más activo, en fábricas (tenerías) o a domicilio (calzado). La industria agro-alimenticia se desarrolla, lo que parece lógico si se tiene en cuenta la importancia del mercado alimenticio mayorista de esta ciudad, mientras que los ramos tradicionales de la industria textil y de la carrocería están decayendo.

En Chimborazo se encuentran solamente 32 empresas industriales que dan ocupación a 1531 obreros y empleados. Si se excluye a Cementos Chimborazo, que representa más o menos la tercera parte de esta cifra, quedan apenas 1000 personas empleadas en la industria, en Riobamba.

Latacunga y las cercanías de la carretera panamericana, al norte de la ciudad, contaban con 22 establecimientos industriales que daban trabajo a 853 personas en 1980, a parte de algunas fábricas agro-alimenticias (molinos, destilería, maltería, productos lácteos). Esta industrialización relativamente grande para una ciudad de 30.000 habitantes, ha experimentado un reciente desarrollo gracias en gran parte a descentralizaciones de Quito o a creaciones en el marco del Acuerdo de Cartagena. La elección de este sector geográfico está en directa relación con la "Ley de Fomento Industrial" de 1965: se beneficia allí de las infraestructuras del eje panamericano en el punto más próximo a Quito donde se aplica la ley.

El croquis de la fig. 3 muestra este tipo de industrialización que, por otra parte, se ha desarrollado en forma neta desde 1980, con algunos fracasos. Sobre más de veinte kilómetros, a lo largo de la carretera panamericana, se puede observar la presencia de 56 establecimientos de diversas actividades no agrícolas, 14 fábricas y 42 pequeñas empresas, gasolineras, hoteles, etc. La producción agrícola de las haciendas de la zona está totalmente orientada a satisfacer la demanda del mercado de Quito, especialmente en productos lácteos. La mayoría de los hombres y una proporción creciente de mujeres, en toda esta zona rural, tiene una actividad asalariada (29), sea en Quito donde vive cinco días de la semana, sea en una de las empresas industriales de la zona. Los flujos que resultan del tráfico a lo largo del eje de la carretera panamericana, así como de la vía férrea, de la línea eléctrica de alta tensión, del poliducto y de las líneas telefónicas y constituyen el signo palpable de esta integración cada vez más evidente de vastos espacios de la Sierra central al sistema bipolar que condiciona la organización del espacio ecuatoriano.

Nuevos modelos de urbanización, nuevos actores urbanos

Todas estas ciudades, incluida Guaranda, han entrado en la era de los "planes de urbanismo" y de los modelos difundidos por las "consultoras". En realidad, los planes reguladores, como el de Latacunga establecido en 1976, son muy poco seguidos y, si bien toman muy en cuenta el desarrollo de las infraestructuras de base (agua potable, aguas servidas, electricidad, circulación, etc...), tienen muy poco en cuenta los problemas del medio geográfico. Así, en Latacunga, no entra en juego el riesgo posible de una avenida (lahar) como consecuencia del deshielo violento de las nieves del Cotopaxi. Sin embargo, un simple estudio histórico demostraría el grado de peligro al que están expuestos ciertos barrios nuevos (30). La destrucción reciente de la ciudad de Arnero a causa de la actividad del volcán Nevado del Ruiz demuestra que no se trata de un peligro hipotético. Tampoco se ha tenido en cuenta las inundaciones del río Yanayacu que atraviesa parte de la ciudad en forma subterránea, cuya avenidas repentinas han causado serios daños en tiempos pasados.

Estos planes de urbanismo tienen un rasgo común: acentúan una segregación social y una segregación espacial de las funciones que estas ciudades no conocían anteriormente. En la misma cuadra vivían propietarios de tierra (blancos), comerciantes y artesanos (mestizos) y sirvientes (indios), avicinados sin intimidad, pero conociéndose. No es el caso de las nuevas "urbanizaciones" que aglutinan a gente del mismo medio o de la misma clase social (generalmente media) y donde está teóricamente excluida toda actividad económica.

En el desarrollo de los barrios de vivienda dedicados a la clase media, varios "actores" urbanos han jugado un papel esencial: se trata de organismos como el BEV (Banco Ecuatoriano de la Vivienda), el IESS (Seguridad Social) y las distintas mutualistas y cooperativas de ahorro y crédito. El acceso al crédito proporcionado por estos organismos es una condición del acceso a la vivienda. Drenan, en realidad, una parte considerable del ahorro nacional en beneficio de las dos metrópolis donde desarrollan sus programas más importantes. Por lo mismo, es muy importante para estas ciudades disponer de la sede de cooperativas de crédito y ahorro que tengan alguna importancia. Ambato es la sede de tres de estos organismos (31), que

(30) Cf. capítulo 9

(31) OSCUS por ejemplo, creado en 1962, que tiene sucursales en otras ciudades de la región.

drenan el ahorro de Latacunga y del medio rural en beneficio del programa de lotización y construcción en esta ciudad. Estas cooperativas juegan un papel importante en el desarrollo del pequeño comercio y del artesanado.

El precio de los terrenos en la parte comercial del centro da una idea interesante sobre la jerarquía de estas ciudades. En 1984, se estimaba entre 5.000 y 10.000 sucres el m² en Guaranda, 15.000 en Riobamba, 20.000 en Latacunga, 30.000 a 40.000 en Ambato. (fig. 2)

Servicios de alto nivel

Riobamba y Ambato, en el campo intelectual presentan cierta similitud: son ciudades universitarias. La ESPOCH de Riobamba, en particular, representa la tradición intelectual de la antigua capital de Chimborazo. En cambio, Ambato es sede de un banco desde 1979, lo que falta a Riobamba.

4.3. La personalidad geográfica de las ciudades de la Sierra central

Ambato está en el centro de este conjunto. Se encuentra en la encrucijada más importante de la Sierra central, a la entrada de la antigua vía de penetración a la región amazónica. Desde comienzos del siglo, emerge poco a poco como el gran mercado mayorista de productos agrícolas de la Sierra. Fue el primer centro de molinería del país. Su papel comercial y el impacto de los mercados en el desarrollo son objeto de estudio detallado en el capítulo 13. En él se podrá ver hasta qué punto esta función nacional de Ambato está inscrita en la geografía y en qué grado estructura y organiza el espacio urbano.

Lo que impresiona en el caso de Ambato es la multiplicidad de las formas de actividad y la presencia de los actores en múltiples iniciativas.

Originalmente, la ciudad se estableció sobre una terraza mediana de un meandro del río Ambato. Esta terraza de base es actualmente el sitio de expansión de los barrios residenciales y de las nuevas estructuras comerciales. La terraza alta se extiende sobre los barrios populares y las nuevas industrias. Sobre esta terraza se instalará el nuevo mercado mayorista. La dificultad de comunicaciones entre ambas terrazas constituyen un obstáculo urbanístico, pero esta diferencia de niveles da un encanto real a la ciudad.

La función comercial de Ambato no se limita al mercado alimenticio; algunos importadores de bienes de

consumo o de materiales de construcción tienen una clientela que sobrepasa en forma amplia las fronteras provinciales. Una parte importante de los beneficios y de la creación de riqueza es reinvertida en el lugar y las élites de Ambato tienen la reputación de no abandonar fácilmente su ciudad.

Riobamba. Después de la destrucción de la ciudad en 1797 y su reconstrucción sobre el sitio actual, por decisión de Pedro Lizarzaburo en nombre del Rey de España, numerosos criollos rechazaron esa elección y prefirieron emigrar a Ambato y sobre todo a Quito. Este cisma tuvo un papel importante en la decadencia de la ciudad que no recobró jamás su rango de tercer centro urbano del Ecuador actual. Luego del auge provincial debido a la llegada del ferrocarril y a la instalación de los talleres de una parte de la administración ferroviaria, las élites de la ciudad, de carácter muy aristocrático, abandonaron en gran número la ciudad que continuó su decadencia.

Desde los años 70, se manifiesta cierto renacimiento. A más de una importante fábrica de cerámica, se han creado algunas empresas industriales (productos lácteos, canalización, etc.), pero los capitales invertidos son en su mayoría externos a la provincia.

Fig. No. 4
Tendencias en la construcción (Ambato, Cuenca y Riobamba).

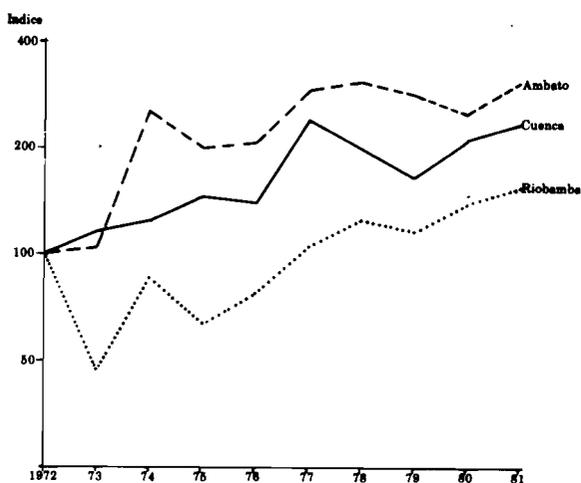


Gráfico Semilogarítmico
Evolución del índice de autorizaciones de construcción en m2. de tres ciudades medianas de la Sierra. Índice 100 - 1972

FUENTE: INEC Estadísticas de edificaciones

Hasta el dinero de la reforma agraria (originado en indemnizaciones en favor de terratenientes) no ha sido invertido en el lugar sino de preferencia en Quito, en bienes inmuebles o en bancos. El fracasado proyecto de construcción de una fábrica de montaje de automóviles (volkswagen) a fines de los años 70, constituye una de las grandes frustraciones industrialistas de Riobamba.

Los últimos alcaldes y concejales municipales son profesionales o empresarios salidos principalmente de la clase media. Este hecho es una falla en la vinculación entre la ciudad y la élite terrateniente tradicional. Los nuevos actores de más empresa son los pequeños comerciantes y artesanos provenientes en parte de la pequeña ciudad de Guano. Sin pertenecer al sector público, como en tiempos de mayor expansión, son aquellos los que más invierten en la ciudad y participan, con los empleados de la clase media, en la nueva expansión urbana (cf. fig. 4 sobre el índice de construcción).

Latacunga. Esta ciudad entra cada vez más en el radio de influencia de Quito. Una parte creciente de su población y de los campos vecinos encuentra en Quito sus medios de subsistencia. De la expansión industrial de la que ya hemos hablado, la ciudad saca cierto dinamismo, reforzado por la expansión del área de influencia de Latacunga en detrimento de las ciudades pequeñas como Saquisilí. Por otra parte, las Fuerzas Armadas, Profesionales en varias ramas de otros lugares, son las que vienen a ser la entidad más importante de la zona.

CUADRO No. 4

SUPERFICIE DE CONSTRUCCIONES AUTORIZADAS

CIUDAD	No. de m2	Índice m2/ Población
Cuenca	160.063	1,06
Ambato	118.032	1,17
Riobamba	62.800	0,87
Ibarra	42.784	0,81
Loja	33.829	0,48
Latacunga	25.682	0,89
Azogues	13.062	0,90
Tulcán	6.772	0,22
Guaranda	6.249	0,46

Fuente: INEC

Por lo tanto, el crecimiento de Latacunga es real, pero escapa cada vez más a las decisiones de sus propios actores por hacerse una ciudad "satélite" de Quito. La mejor prueba está en este flujo ininterrumpido de obreros, estudiantes y empleados que se dirigen cada semana a la capital, y estos directivos de la administración y de las fábricas que vienen cada día de Quito a Latacunga.

Guaranda, finalmente, podría ser considerada como una muestra tradicional de las ciudades serranas. Su decadencia, luego del abandono de la vía Flores en beneficio del ferrocarril así como del fin de su papel de punto de pase entre Guayaquil y Quito, se ha acentuado por el deterioro del cultivo de trigo del que Bolívar fue un gran productor. Guaranda es todavía una ciudad íntimamente ligada a su entorno que vive exclusivamente de los servicios comerciales y artesanales prestados al medio agrícola y del crecimiento de la administración. La apertura de la nueva carretera asfaltada que la une a Ambato y que se prolonga al sur, da salida a una parte de los campesinos que, en otro tiempo, se limitaban a ir a San José de Chimbo o a San Miguel.

4.4. Los pequeños centros de la Sierra central.

Fuera de algunos casos particulares como Baños que se beneficia de las grandes peregrinaciones y del desarrollo del turismo o de Guano que aprovecha de la expansión de su artesanía de alfombras, la mayor parte de las cabeceras cantonales de la Sierra central son ciudades estancadas o en decadencia. El mejoramiento de las comunicaciones ha aprovechado a las capitales de provincia cuyos mercados son cada vez más preferidos por los campesinos que hallan precios ventajosos y mejores servicios comerciales como los almacenes de abonos, mejores médicos y servicios administrativos de nivel superior, etc. Esta decadencia es particularmente grave para Pillaro en Tungurahua, Chimbo en Bolívar, para Alausí, Guamote, Chunchi y Cajabamba en Chimborazo donde es reforzada por la crisis de la economía rural.

5. Las ciudades del norte de la Sierra

La variedad de los rasgos geográficos de las provincias del Norte, vuelven a encontrarse en la vida urbana. Las diferencias de altitud y de clima, el carácter complejo de las depresiones interandinas, la personalidad de las diferentes etnias, tienen por consecuencia un rompecabezas urbano de una gran diversidad. En apariencia, es muy difícil tratar en forma global de Tulcán, ciudad fría y marcada por la cercanía de la

frontera, de Ibarra, la ciudad blanca a las puertas de un valle tropical y de Otavalo, que tradicionalmente es calificada como la ciudad más indígena del país.

Si las ciudades del Carchi tienen rasgos que las asemejan a Nariño que está cerca, las ciudades de Imbabura —Ibarra, Otavalo, Cotacachi, Atuntaqui—, tienen un destino cada vez más común; forman un solo conjunto cuya tendencia es coagular el espacio urbano y el rural. Caminos, industrias, artesanías, actividades vinculadas con el turismo, forman un tejido muy urbanizado, en íntimo contacto con Quito, ciudad a la que convergen cada vez más los empleados temporales o semanales provenientes de esta región.

Ibarra. La capital de este conjunto es "la ciudad blanca" de clima agradable y de modesto crecimiento. La proximidad del valle subtropical del Chota le valió, hasta principios del siglo XX, una reputación de insalubridad (paludismo). Después del terremoto de 1868 y la destrucción de la ciudad, sus habitantes decidieron reconstruirla en el mismo lugar y no en el sitio de la Esperanza, donde muchos se habían refugiado y que está a mayor altura.

La expansión de la ciudad es cómoda, sobre una planicie de fácil escurrimiento con antiguas haciendas vecinas que ofrecen importantes posibilidades de tierras.

La obsesión de Ibarra o al menos de sus actores principales, ha sido siempre la vinculación con la costa del Pacífico. El primer sendero entre la ciudad y la desembocadura del río Santiago fue abierto en 1611, pero Guayaquil ha conseguido siempre anular toda competencia real con su actividad portuaria hacia el Norte. Poco antes de la Independencia, el Barón de Carondelet volvió a impulsar la idea de un camino a la Costa con la ayuda del Ingeniero J. Caldas. En el curso de la primera mitad del siglo XX, este tema tuvo como símbolo el nombre del principal periódico de Ibarra: "El Ferrocarril del Norte". Este sueño no se hizo realidad sino en 1950 y su salida a un sector de la Costa que no tiene un verdadero puerto, le da poco valor económico. Las esperanzas de la ciudad se fincan desde entonces en la terminación de la carretera Ibarra — San Lorenzo, que sufrirá de la misma falla esencial.

Otavalo. Rival de Ibarra por mucho tiempo y que sufrió igualmente por el terremoto de 1868, no ha pasado de ser una pequeña ciudad, centro de la artesanía indígena que atrae cada vez más al turismo internacional. Al contrario de Ibarra, no debe casi nada al crecimiento de la administración sino a un dinamismo propio, tanto en el plano demográfico como en el económico. El comercio y la artesanía han conserva-

do viva su tradición textil (32).

Las grandes *industrias* de Imbabura, el Ingenio de Tababela y la fábrica de cemento Selva Alegre, se hallan fuera de los principales centros urbanos de la provincia y las dificultades de administración que han soportado desde hace varios años no hacen de ellos los motores de la actividad económica regional. Esta debe mucho más al desarrollo del turismo y de la artesanía que le está vinculado, e igualmente a la proximidad de Colombia que le proporciona un fuerte contingente de visitantes. Paisajes y lagos de Imbabura, mercado y textiles de Otavalo, cuero de Cotacachi y madera trabajada en San Antonio, forman un conjunto perfectamente explotado por la industria hotelera.

El desarrollo demográfico de Ibarra, muy alto de 1950 a 1974, época en que sobrepasaba la tasa anual del 40/o, se ha vuelto más lento entre 1974 y 1982, con no más de un 3,10/o. Sin embargo, la inmigración de la población pobre, especialmente del Chota, en el barrio "Guayaquil", ha planteado a la municipalidad problemas de equipamiento y de integración social, todavía no resueltos. Este barrio constituye uno de los raros casos de "barrio popular marginal" en las ciudades intermedias de la Sierra.

Ibarra se ha convertido recientemente en ciudad universitaria con dos filiales, una de la Universidad de Loja y otra de la P.U.C.E. de Quito. La falta de empleo en el lugar, hace de estos establecimientos antecámaras de la emigración de los jóvenes graduados a Quito.

Tulcán. La capital del Carchi es, ante todo, una ciudad fronteriza. Su actividad económica sigue el ritmo de la evolución de las tasas de cambio entre el sucre y el peso colombiano, sin tomar en cuenta todo el tráfico de mercaderías y de divisas que supone una zona fronteriza permeable. La zona de producción agrícola del Carchi es poco extensa y su producto principal, la papa, es comercializado principalmente por mayoristas de Quito. Como queda indicado en el capítulo 10, el papel de la frontera es considerable en la evolución de esta ciudad. Entre 1981 y 84, época en que el cambio favoreció las compras de los colombianos en el Ecuador, de 500 a 1000 comerciantes venían los jueves a Tulcán, por ser el día de feria. Además, los otavaleños han instalado talleres textiles y

han nacido algunas empresas industriales en función de la frontera para hacer productos destinados al mercado colombiano. Sin embargo, resulta más fácil para un comerciante que para un industrial "saltar" de un lado al otro de la frontera en función de la tasa de cambio.

Las pequeñas ciudades de EL ANGEL y SAN GABRIEL, que no se benefician prácticamente de la función fronteriza, tienen balances migratorios negativos, los mismos que los campos que las rodean. A este propósito, notemos el papel del clima frío del Carchi que ha sido señalado con frecuencia como una de las causas de la emigración.

El servicio que estas ciudades pequeñas prestan al medio rural son más y más abandonados en función del mejoramiento de los transportes y de la costumbre cada vez más frecuente de trasladarse directamente a la cabecera provincial.



Desde hace una década, las ciudades intermedias de la Sierra han entrado en una nueva fase de su historia. La tasa de crecimiento demográfico de algunas de ellas, se ha hecho superior a la de Quito. Sus servicios públicos y sus equipamientos urbanos son de un nivel netamente superior a los de las ciudades de la Costa (cf. figs. 5. 6. 7. 8.). Han aparecido nuevas actividades industriales y terciarias. La mayor parte de estas ciudades ha absorbido sin mayores problemas la afluencia de migrantes llegados de los campos vecinos. Sus municipalidades se han abierto a una nueva élite de profesionales jóvenes. En fin, constituyen núcleos activos de urbanización de los modos de vida en los campos circundantes.

¿Corresponde esta profunda transformación de las ciudades medianas de la Sierra a un simple crecimiento debido a repercusiones pasajeras del "maná petrolero" redistribuido por el Estado o es el signo de un verdadero desarrollo que se debe, ante todo, a sus propios actores?

La crisis económica actual corre el riesgo de acentuar la diferencia entre las ciudades que dependieron excesivamente de la "generosidad" pasajera del Estado y aquellas en que las condiciones geográficas y el dinamismo de los actores constituyen los factores esenciales de su desarrollo.

(32) Un estudio sobre Otavalo, realizado por S. ALLOU esta en curso de publicación bajo auspicios del grupo CIUDAD Y ORSTOM.

EQUIPAMIENTO DEL SECTOR

Fig. No. 5 Electricidad: % de viviendas urbanas con dotación de electricidad - 1982

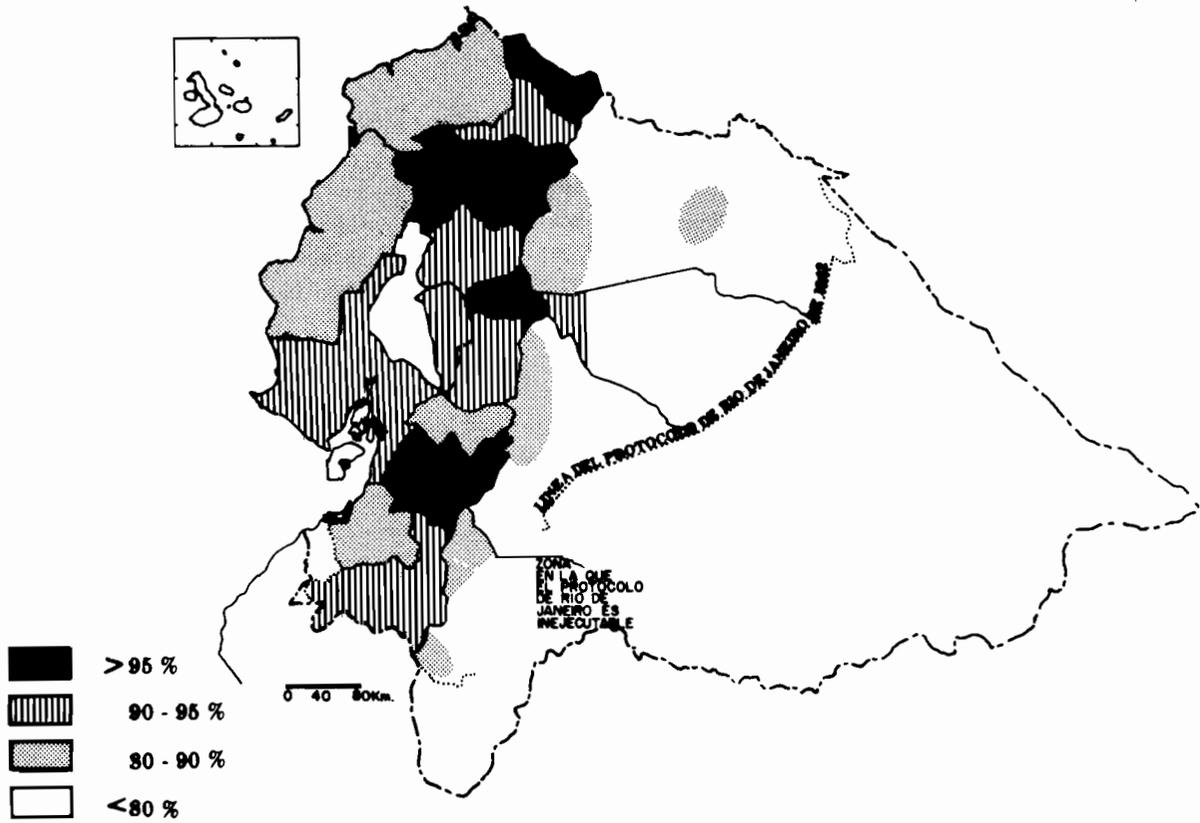
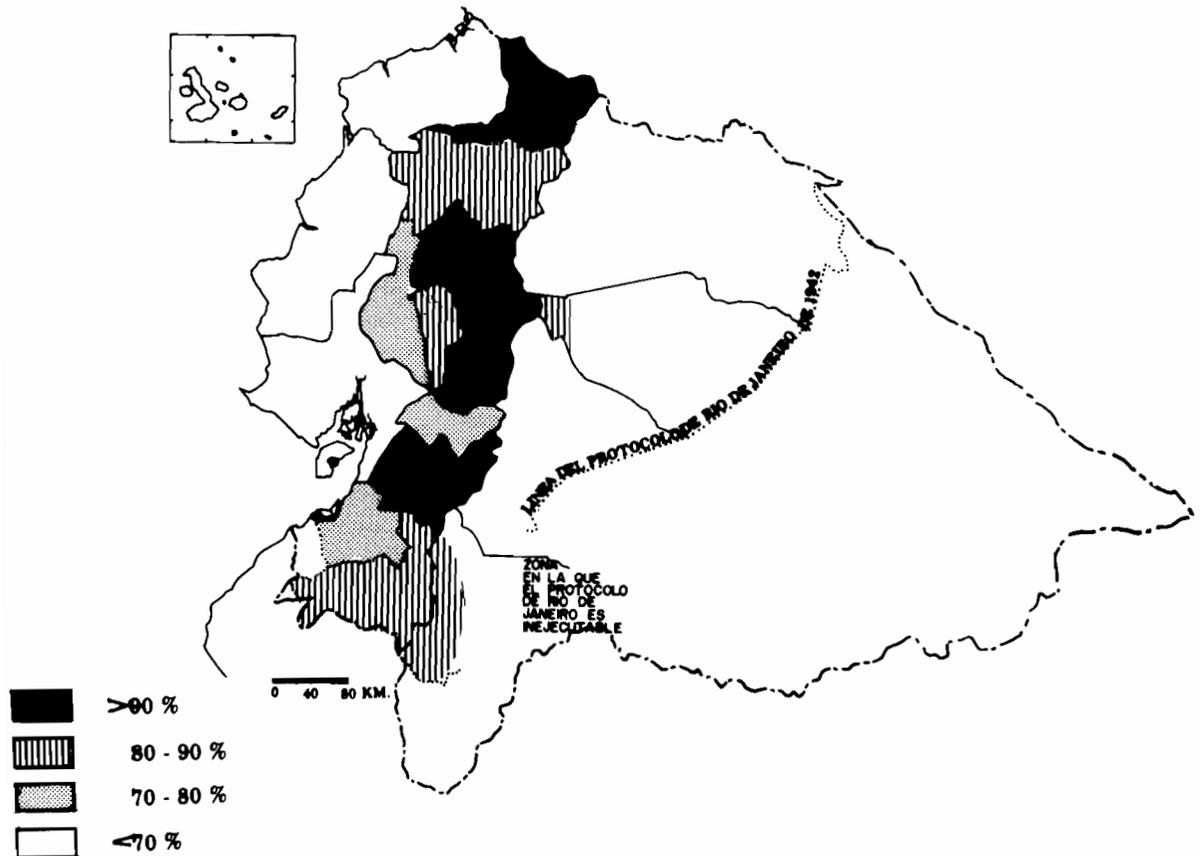


Fig. No. 6 Agua Potable: % de viviendas urbanas con conexión de agua potable - 1982



EQUIPAMIENTO DEL SECTOR

Fig. No. 7 Alcantarillado: % de viviendas urbanas con conexión de alcantarillado

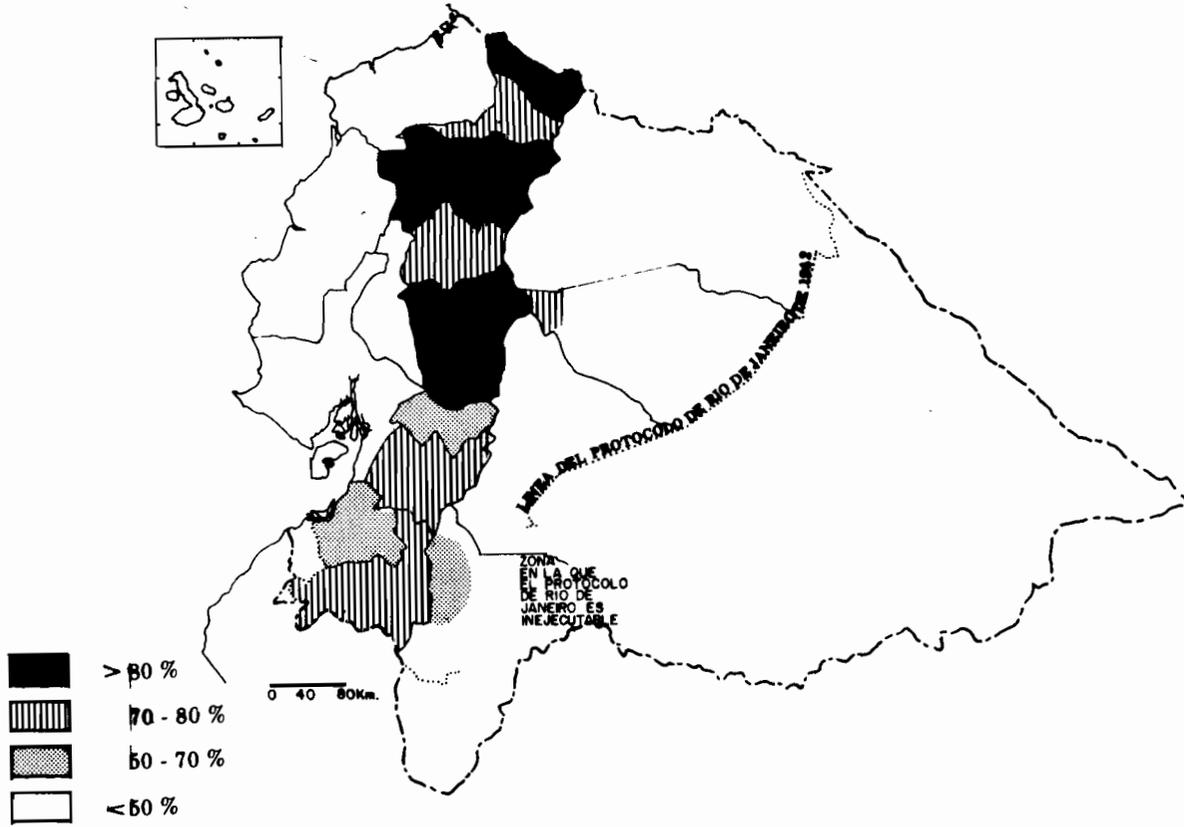
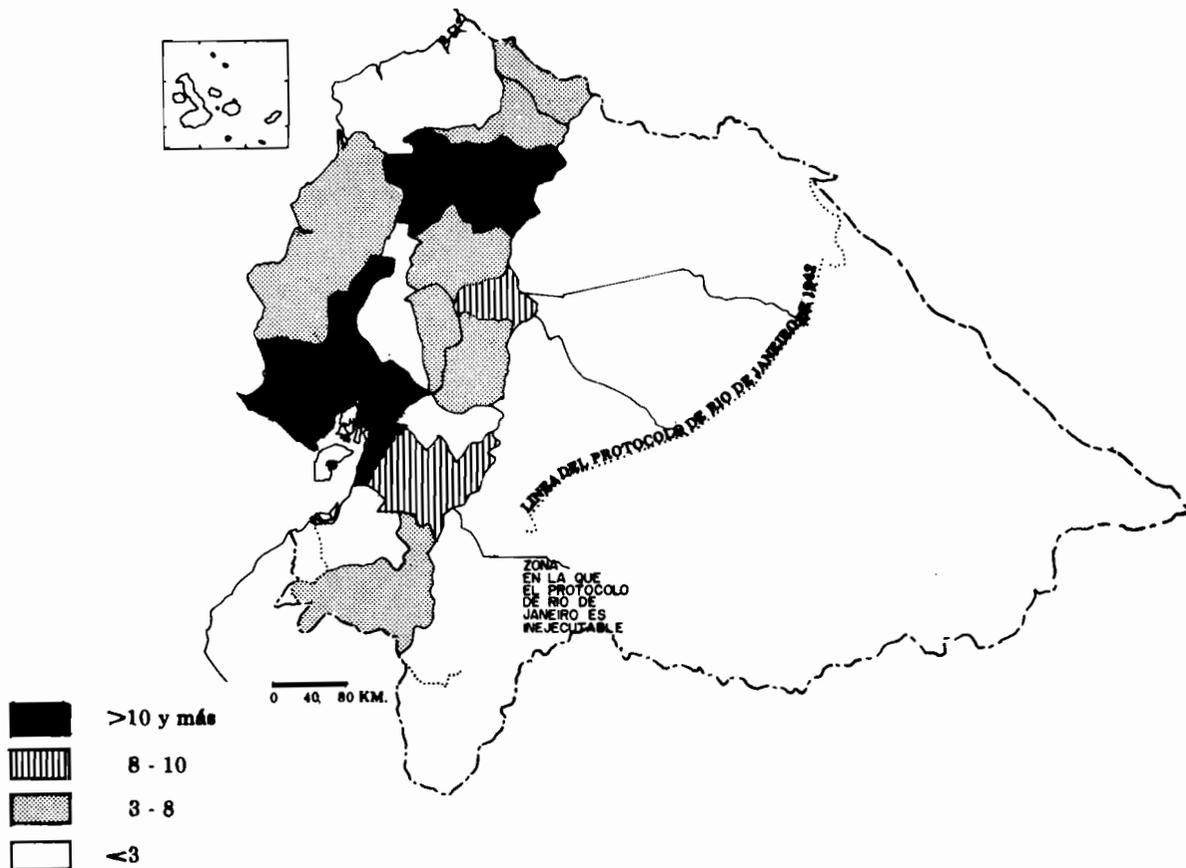


Fig. No. 8 Teléfono - número de teléfonos por 100 hab. urbanos



EL PROCESO DE URBANIZACION EN LA COSTA
ECUATORIANA

J. Rodríguez.

1. El contexto Histórico-Espacial en el Litoral

Se ha intentado interpretar el proceso de urbanización de la Costa ecuatoriana teniendo en cuenta que es de muy reciente desarrollo. Su dinamismo actual exige una perspectiva más amplia en el tiempo para poderlo interpretar en su cabalidad. Las ciudades intermedias tienen un origen pueblerino, es decir, son localidades urbanas que han llegado a ser tales gracias a un rápido crecimiento demográfico que no les ha dado tiempo para despojarse de muchas de sus características de asentamiento rural.

Por eso es que se puede aventurar la hipótesis de que el proceso de urbanización costeña está vinculado, como ninguna otra región del país, al dinamismo productivo del entorno agropecuario, y más particularmente, al papel desempeñado por este entorno en la economía agro-exportadora del país.

Por lo tanto, hemos investigado con mediana profundidad ciertos procesos específicos: la apertura de vías férreas, la cobertura y extensión de la red vial, la dinámica portuaria, para situarlas dentro del contexto impuesto por el modelo agroexportador que cobró inusitada fuerza en la Costa. Allí se desarrollaron respuestas particularizadas; cada ciudad se vincula con su territorio inmediato; cada ciudad se relaciona con su propio entorno; existe, por así decirlo, un individualismo urbano. No hay uniformidad urbana, y cada ciudad conserva su propia personalidad. Esta situación permitió el desarrollo de Guayaquil, donde la dinámica de la agroburguesía exportadora canalizó excedentes y concentró inversiones urbanas sólo a su favor.

La hipertrofia del primer puerto del Ecuador es producto de la incapacidad y escasa fuerza urbana del resto de ciudades de la Costa.

La Costa ecuatoriana es no sólo aún un espacio imperfectamente ocupado, mal organizado, sino que está en plena mutación ¿cuál es la dirección de estos recientes cambios? ¿qué rol podrían desempeñar las ciudades intermedias dentro de esta perspectiva? El intento interpretativo que acompañamos sólo tiene el propósito de iniciar una reflexión respecto a la red urba-

na intermedia dentro del contexto macro regional de la Costa.

El proceso de ocupación del territorio litoral del Ecuador tiene una historia tan reciente, que aún decisiones tomadas en el momento pueden tener respuestas imprevistas y decisivas para el futuro. En la época histórica que va hasta el fin de la colonia, el desarrollo del país se dió básicamente en la Sierra, en la forma de una economía agropecuaria articulada a la hacienda agrícola y pastoril. El crecimiento urbano de Guayaquil se sustentó en su función portuaria y en la construcción de embarcaciones, aprovechando de sus ventajas de localización.

En el período que va desde la Independencia hasta mediados de este siglo, se produjeron algunos fenómenos que han modificado esta organización del espacio económico efectivo del país, ampliando las interrelaciones entre sus ciudades y sus zonas rurales. Los principales impulsos provinieron, sucesivamente, de la expansión del cacao y del banano, con importantes efectos colaterales en la infraestructura de trasportes y en las actividades de producción de alimentos. En la práctica, ésto se tradujo en un aumento del peso relativo de la Costa en la economía nacional, especialmente por parte de la cuenca del Guayas.

A partir del "boom petrolero", con la modernización de la economía, ha habido efectos significativos en la estructura del tejido urbano. Se ha consolidado una "estructura urbana-agrícola" alrededor de Guayaquil y se han fortalecido las funciones urbanas de aquellas ciudades intermedias del Litoral que antes se justificaban casi únicamente como puntos de intercambio comercial agrario.

En la zona de pié de monte de la Costa, Quevedo y Santo Domingo de los Colorados, que en su origen fueron puntos de apoyo para áreas de segundo orden o cruces de vías de comunicación, tienen un crecimiento poblacional muy rápido y se convierten en centros de prestación de servicios y actividades artesano-industriales para un área cada día más poblada; Esmeraldas parece entrar en un proceso de desarrollo urbano y portuario, gracias a los efectos indirectos generados por la exportación del petróleo; Manta y Portoviejo mantienen entre sí funciones complementarias, estructurando los inicios de un eje de desarrollo me-

tropolitano; Machala y su prolongación natural, Puerto Bolívar, surge como una alternativa portuaria para la ciudad de Cuenca y su entorno. En la península se consolidan Santa Elena, La Libertad y Salinas, echando las bases de una futura conurbación.

1.1. Un poco de Historia

El desarrollo urbano en la Costa Ecuatoriana ha tenido un proceso muy diferente al producido en la Sierra. Sus raíces históricas son recientes. En 1950 en toda la región costeña no vivían más de un millón trescientas mil personas. Hoy día son más de cuatro millones, el 50% del país.

Los españoles se interesaron muy poco por fundar ciudades en el Litoral, pese a la relativa abundancia de mano de obra indígena vinculada a las actividades artesanales y de pesca. La razón era que allí no existían minerales preciosos para explotar, ni la tradición agropecuaria que hubiese permitido articular este espacio a la producción. El clima inhóspito y el bosque tupido fueron obstáculos adicionales. Los españoles se conformaron con mantener pequeñas caletas pesqueras. Por Guayaquil y en menor medida por Esmeraldas, accedía a la Sierra por vía fluvial, y aquí, hasta donde lo permitían las condiciones de los ríos.

Ambos puertos constituyeron puntos de entrada y algunas poblaciones se establecieron al interior, ya que en tiempos de la colonia muchas caletas y puertos pesqueros fueron asaltados e incendiados por corsarios y piratas. Montecristi fue la aduana de Manta y Portoviejo debe su nombre a la ubicación de un puerto fluvial en la margen del otrora navegable río del mismo nombre. Desde Esmeraldas se navegaba en canoas hasta Puerto Quito, desde donde se podía continuar por senderos hacia las estribaciones de la cordillera.

Guayaquil y Esmeraldas eran los dos únicos puntos de la Costa integrados con el sistema de comunicaciones andino.

Un itinerario marítimo relacionaba Túmbez y Jambelí con Guayaquil; entre estas localidades y la vía Zaruma-Ceunca se extendían selvas incultas. La Costa y las estribaciones de la Sierra, en los territorios de la actual provincia de El Oro, eran entonces dos realidades totalmente diferentes y sin interconexión alguna.

(1) Enrique Ayala Mora, "Hacia el Auge Cacaotero", *Diario El Comercio*, 4 de Octubre 1984, A-5.

(2) *Memorias del Primer Congreso Nacional de Ferrocarriles*, sept. 1949, Quito p. 282.

(3) *Ibn*, p. 283

1.2. El modelo Agroexportador

El enclave agroexportador, desde el inicio de la producción cacaotera a finales del siglo XVII, facilitó la aparición de aglomeraciones pueblerinas, ya que la necesidad de acopio y secado del cacao requería no sólo de una mínima infraestructura concentrada, sino que movilizaba mano de obra contratada para las faenas de preparación y embarque. Así surgieron pueblos periféricos al sistema fluvial que conducía a Guayaquil. "Hacia 1880, esta ciudad había alcanzado ya una población de treinta y seis mil habitantes. Diez años más tarde, la cifra era casi de cuarenta y cinco mil habitantes. Para entonces, era ya la ciudad más grande del Ecuador" (1).

La ciudad-puerto hizo las veces de un polo de tipo fluvial y sede de las grandes casas comerciales de exportadores e importadores.

Los Ferrocarriles

La línea ferroviaria Durán-Quito y los ramales costaneros Puerto Bolívar Machala-Piedras (75 km), P. Bolívar - Pasaje (25 km), Manta - Santa Ana (51 km), Bahía-Calceta-Chone (79 km), Guayaquil-Salinas (152 km) desde el inicio del presente siglo, permitieron la incorporación de nuevos territorios al desarrollo nacional.

¿Para qué sirvieron estos ferrocarriles? De hecho sólo a la exportación de productos; incluso el trazado del ferrocarril hacia Quito desde Durán, sigue una ruta que sirvió en su primera etapa, a la producción azucarera.

"El esfuerzo mancomunado o conjunto de los hijos de la provincia de El Oro, que en la zona baja de la indicada provincia producía cacao de la mejor calidad en el país y que debían movilizar sus productos al lugar de exportación, que es Puerto Bolívar, hizo que naciera el ferrocarril Puerto Bolívar - Pasaje. Fueron estos productores los que reunidos en juntas acordaron suscribir acciones para financiar la construcción; en el año de 1905 encontramos en operación este ferrocarril" (2) con un recorrido de 25 km. Otro ferrocarril que existió allí es el que unía la población de Piedras distante 75 km. del lugar de origen: Puerto Bolívar; su línea unía poblaciones de importancia como Machala, Santa Rosa, Arenillas y Piedras, teniendo además estaciones secundarias bastante ricas en producción agrícola, especialmente en maderas finas de construcción y maderas incorruptibles. . . "desde Piedras (transporta) la producción de las minas de oro de la South American Development Corporation, situada en Portovelo" (3).

En el año 1908 el Gobierno del Ecuador contrató la construcción de otro ferrocarril en la provincia de Ma-

nabí con una compañía francesa, la misma que inició los trabajos y llevó el ferrocarril desde Bahía hasta la población de Chone. "En 1912 ya se mantenía tráfico en esta línea. Las poblaciones de Bahía de Caráquez, Tosagua, Calceta, Canuto y Chone, han recibido la valiosa influencia del tráfico ferroviario. Los productos agrícolas de esta rica zona de la provincia de Manabí, entre los que figuran cacao, caucho, tagua, algodón, maní, frutas en general y otras, han sido movilizados para llevarlos a los lugares de consumo y exportación" (4). Funcionó por unos pocos años también un ferrocarril de Manta a Santa Ana.

"... en el año de 1936 el ferrocarril llega triunfalmente con su enrioladura a la terminal de Salinas" (desde Guayaquil) (5) y su construcción se debió a razones turísticas más que económicas. . ." pues hasta el año de 1935, en que Salinas estaba conectada a Gua-

yaquil principalmente por vía marítima"... y carreteras de tercer orden; y una vez que llegó el ferrocarril. . . "el crecimiento de la población (de Salinas), el aumento de las construcciones en la zona urbana fue tan grande, que de un lugar que bien podríamos decir poblado exclusivamente por pescadores ha llegado a tener al andar de pocos años la bellísima población, con villas de construcción completamente modernas, con calles pavimentadas" (6)

Los Puertos

Los puertos han surgido dinámicamente como centros de aglomeración de servicios de importación y exportación. La supremacía de Guayaquil como primer puerto de la República, se puede deducir de las exportaciones entre los años 1904 y 1909.

CUADRO 1
EXPORTACIONES DEL PAIS POR PUERTOS
(en toneladas)

PUERTO	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Guayaquil	24.778	17.951	21.304	18.281	29.352	28.351
Bahía	2.347	1.641	1.234	1.070	2.411	2.816
Puerto Bolívar	1.256	1.376	737	191	124	122
Esmeraldas	99	82	76	94	150	130
Manta	79	75	74	63	73	139
Cayo	1			2	2	9
Machalilla	1			1		
TOTAL	28.564	21.127	23.426	19.703	32.119	31.569

FUENTE: "Guía Comercial, Agrícola e Industrial de la República" 1909, pág. 761-765.

Los puertos desempeñaban el papel de almacén de depósito del movimiento importación-exportación, constituyendo "puntos de ruptura de carga" entre medios de transporte diferentes. Normalmente exportaban cultivos comerciales en bruto. El Puerto de Bahía de Caráquez tenía mayor importancia que el Puerto de Manta.

Más recientemente, desde 1971 a 1983, un promedio de 2.225 naves por año han pasado los distintos puertos ecuatorianos, concentrando Guayaquil más del 50%. El comportamiento global de las importaciones y exportaciones marítimas se muestran en el cuadro siguiente:

CUADRO 2
MOVIMIENTO PORTUARIO NACIONAL RECIENTE
(sin el petróleo)

AÑO	IMPORTACIONES Tn3	%	EXPORTACIONES Tn3	%	TOTAL Tn3
1978	2.124.002	54.2	1.796.523	45.8	3.920.525
1979	1.932.486	50.5	1.895.932	49.5	3.828.418
1980	2.422.122	56.9	1.834.082	43.1	4.256.204
1981	2.698.715	61.3	1.704.770	38.7	4.403.485
1982	2.600.513	61.4	1.640.680	38.6	4.241.193
1983	2.265.903	68.2	1.056.591	31.8	3.322.494

FUENTE: Autoridades Portuarias DIGNER, GUAYAQUIL, 1984.

(4) Ibn. p. 248

(5) Ibn. p. 287

(6) Ibn. p. 285

En los últimos años, la mayor parte del tonelaje movi-
lizado por los puertos se concentraba en las "importa-
ciones" que se vieron extremadamente dinamizadas
por los ingresos petroleros.

De los 3.322.494 toneladas métricas (Tn3) moviliza-

das en 1983 por las Autoridades Portuarias del país
(7), a Guayaquil le correspondió manejar el 78,4%, a
Manta el 3,9% a Puerto Bolívar el 14,3% y a Esme-
raldas, el 3,4%. Para ese mismo año, el desglose según
importaciones y exportaciones era el siguiente:

CUADRO 3

MOVIMIENTO PORTUARIO EN 1983

PUERTOS	IMPORTACIONES Tn3	%	EXPORTACIONES Tn3	%
Esmeraldas	111.974	3.93	1.519	0.3
Manta	69.503	5.14	60.348	5.7
Guayaquil	2.059.716	87.65	542.714	51.3
Pto. Bolívar	24.710	3.28	452.010	42.7
TOTAL	2.265.903		1.056.591	

FUENTE: Autoridad Portuaria, Guayaquil, 1984.

Con respecto a las importaciones, Guayaquil concentra
gran parte de ellas, constituyéndose en el puerto re-
ceptor del flujo de entrada al país, favorecido por to-
da una política discriminatoria de tasas portuarias a
favor de dicha ciudad. Las exportaciones tienen un
grado de diversificación mayor: Puerto Bolívar movi-
lizó en aquel año un elevado tonelaje de exportacio-
nes bananeras.

1.3. La Situación Demográfica.

Para las ciudades que en 1982 tenían más de
20.000 habitantes, la evolución poblacional demostró
elevadas tasas de crecimiento. En 1950, el 51,2% de
la población urbana del país estaba en la Costa; para
1982 este porcentaje subió al 59,9% debido al dina-
mismo de las ciudades y en especial, de las ciudades
intermedias.

De 16 ciudades costeñas de más de 20.000 habitantes
en 1982, 10 tenían tasas superiores al promedio urba-
no nacional para el período intercensal 1974-1982, y
6 ciudades de la Costa ocupan los primeros lugares en
todo el país como las de mayor dinamismo:

Durán	9,76% anual
Sto. Domingo	9,22% anual
Huaquillas	9,17% anual
Portoviejo	6,33% anual
Libertad	5,85% anual
Machala	5,12% anual

FUENTE: INEC, 1982

Guayaquil, la ciudad más grande del país, mantiene
una tasa moderada de 4.21% para el mismo período.
Con el avance de los años, Guayaquil ha ido perdiendo
peso demográfico con respecto a los elevados índi-
ces que muestran el resto de las ciudades del Litoral.
Así, en 1950, Guayaquil constituía el 68% de la po-
blación urbana de las ciudades de la Costa que en
1982, tenían más de 20.000 personas. Para los siguien-
tes censos, este porcentaje fue descendiendo al 64,9%
(1962), 60,0% (1974) y 57,7% (1982). Por lo tanto
lo que caracteriza en particular al proceso de urbani-
zación en la Costa es la extraordinaria dinámica de-
mográfica de ciudades intermedias.

2. Interpretación y Alcances Al Modelo de Taafee

El modelo de Taafee (8) nos sirve como orienta-
ción teórica para entender parte del desarrollo de
"avance de la frontera agrícola desde el mar", durante
los últimos 100 años en el Litoral ecuatoriano.

Es así como se identificarían 5 etapas principales en
este desarrollo que a su vez es el de la red de transpor-
te costeño. La primera empieza con la presencia de
"puertos" (o puntos de acceso) dispersos a lo largo de
la Costa (fig. 1). Las etapas sucesivas ven la aparición
de líneas de penetración del territorio a partir de cier-
tos puertos y como consecuencia de la concentración
de actividades en estos puntos. Dos etapas interme-
dias pueden intervenir; el desarrollo de rutas secunda-
rias a partir de las vías de penetración, y una primera
forma de interconexión entre los primeros centros
(figs. 2 y 3). Las dos últimas etapas del modelo básico
reflejan procesos de "interconexión completa" entre
los diversos centros, independientemente de cual sea
su importancia; finalmente, se tiene el desarrollo de
"avenidas centrales" de alta prioridad entre los cen-
tros principales, teniendo como resultado final una je-
rarquización espacial y funcional (figs. 4 y 5)

(7) Balao - el único puerto petrolero del país - funciona
como un enclave. Sólo moviliza comercio de exporta-
ción de crudo.

(8) Taafee, Edward "Geography of Transportation" Print-
ice - Hall, INC, Englawood Cliffs, NJ 1973, pg. 47-49.

Fig. 1. PUERTOS DISPERSOS
 Más que puertos eran caletas pesque-
 ras. . . y puntos de enlace terrestre-marítimo.
 Interconectábanse por mar. . .

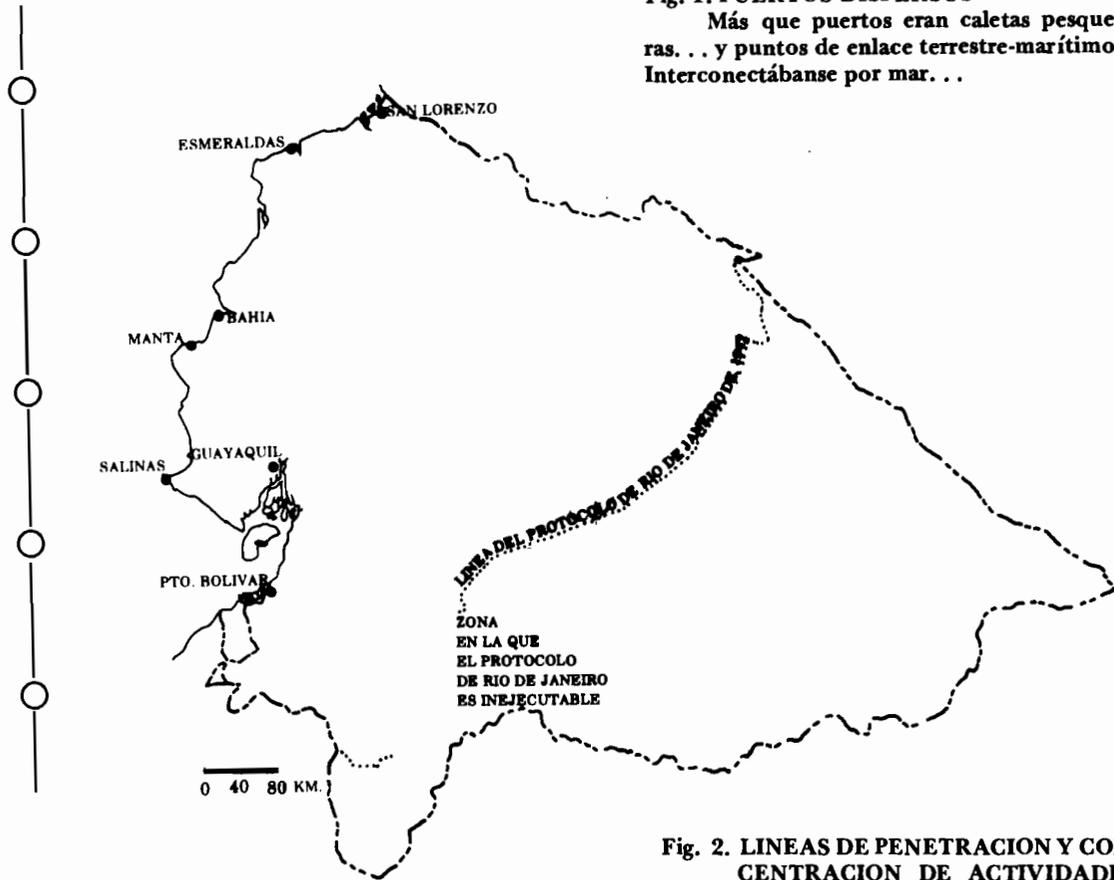


Fig. 2. LINEAS DE PENETRACION Y CONCENTRACION DE ACTIVIDADES PORTUARIAS

Desde 1910, se empiezan a construir ferrocarriles desde/hacia los puertos que "capturaban territorios" donde se producían productos exportables (oro y cacao: Pto. Bolívar; cacao, café. . . : Guayaquil; café, tagua: Manta; tagua y maderas: Bahía. . .). El único ferrocarril que de hecho se conectó a la Sierra fue el de la línea Guayaquil-Quito. En 1950 se podía viajar en tren desde Salinas a San Lorenzo.

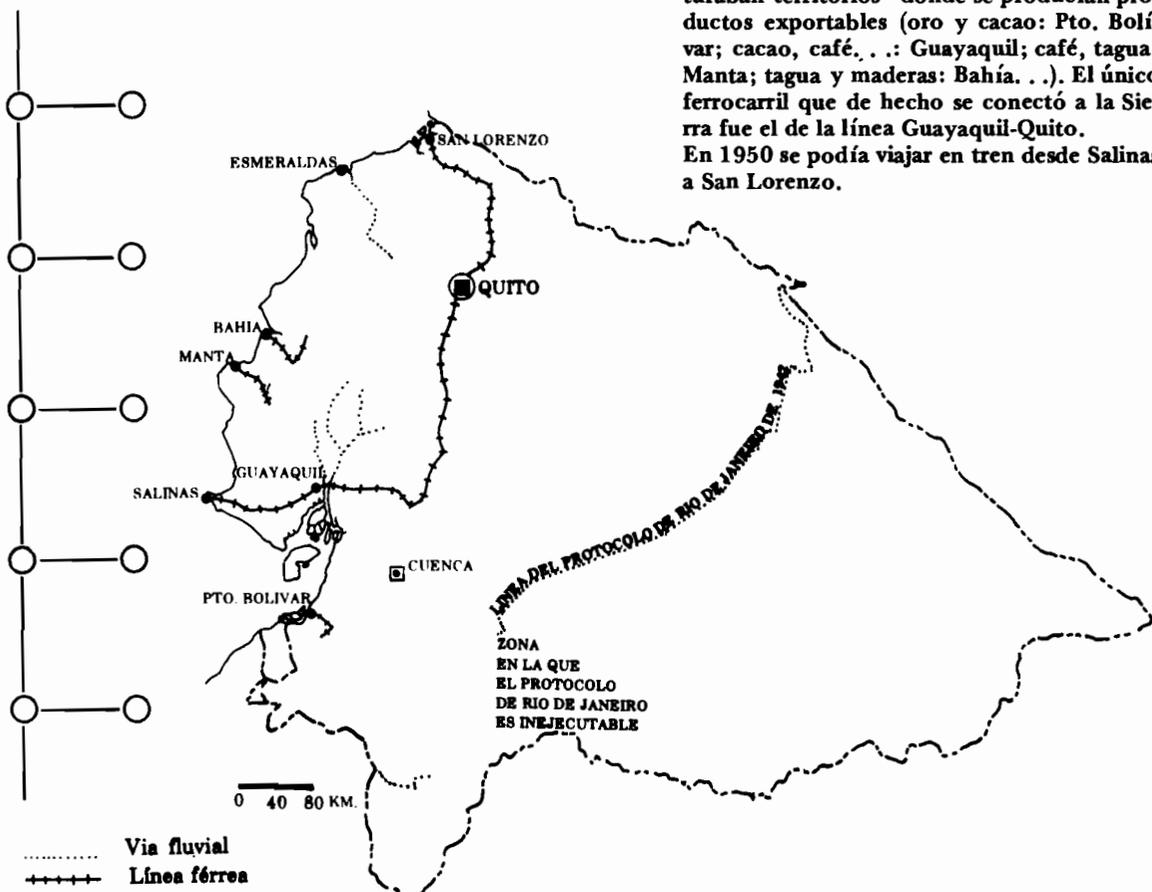


Fig. 3. DESARROLLO DE RUTAS SECUNDARIAS

Los cortos trechos ferroviarios permitieron el desarrollo acelerado del "interior". Las rutas secundarias fueron caminos carrozables, que se articulaban al transporte ferroviario.

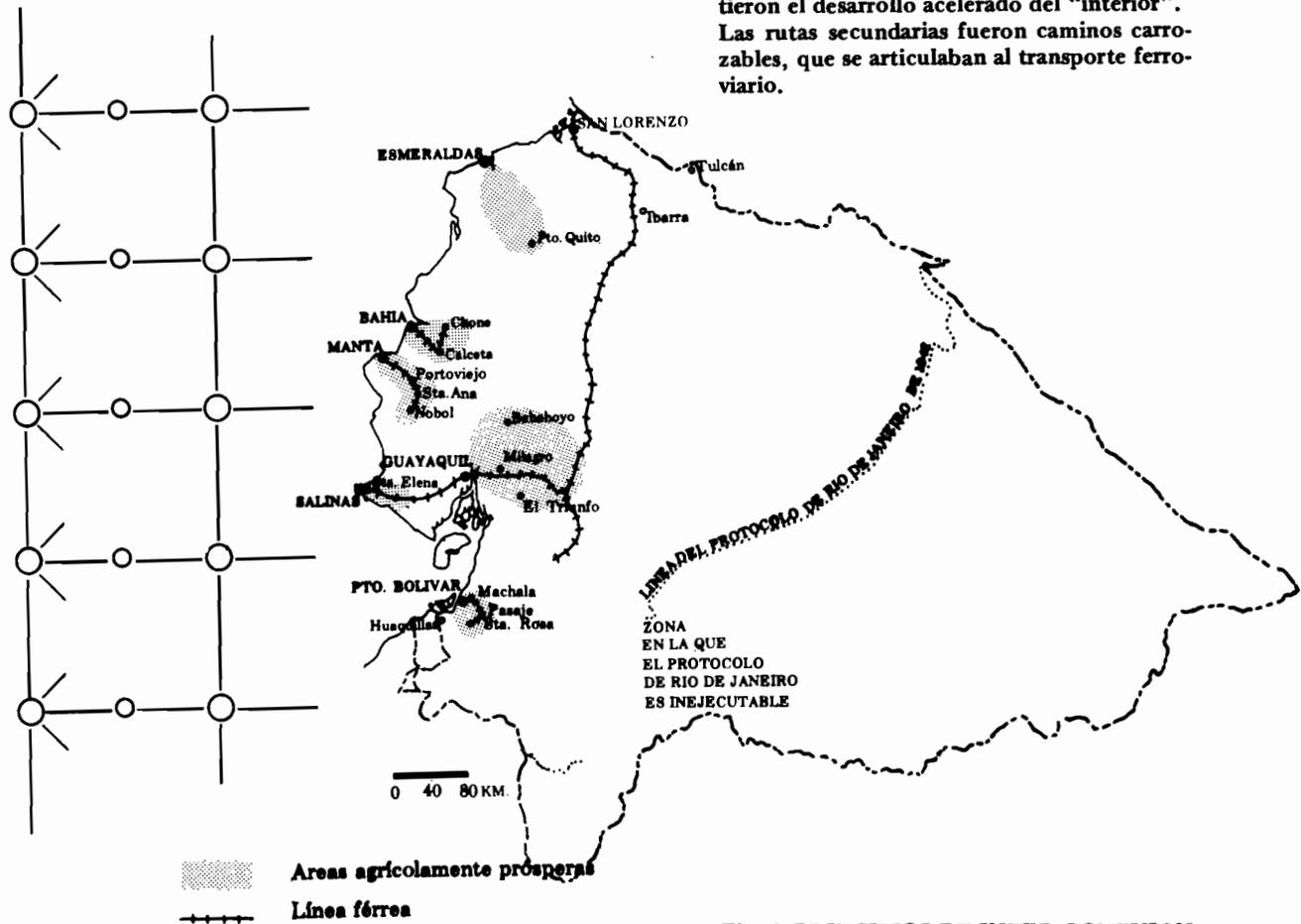
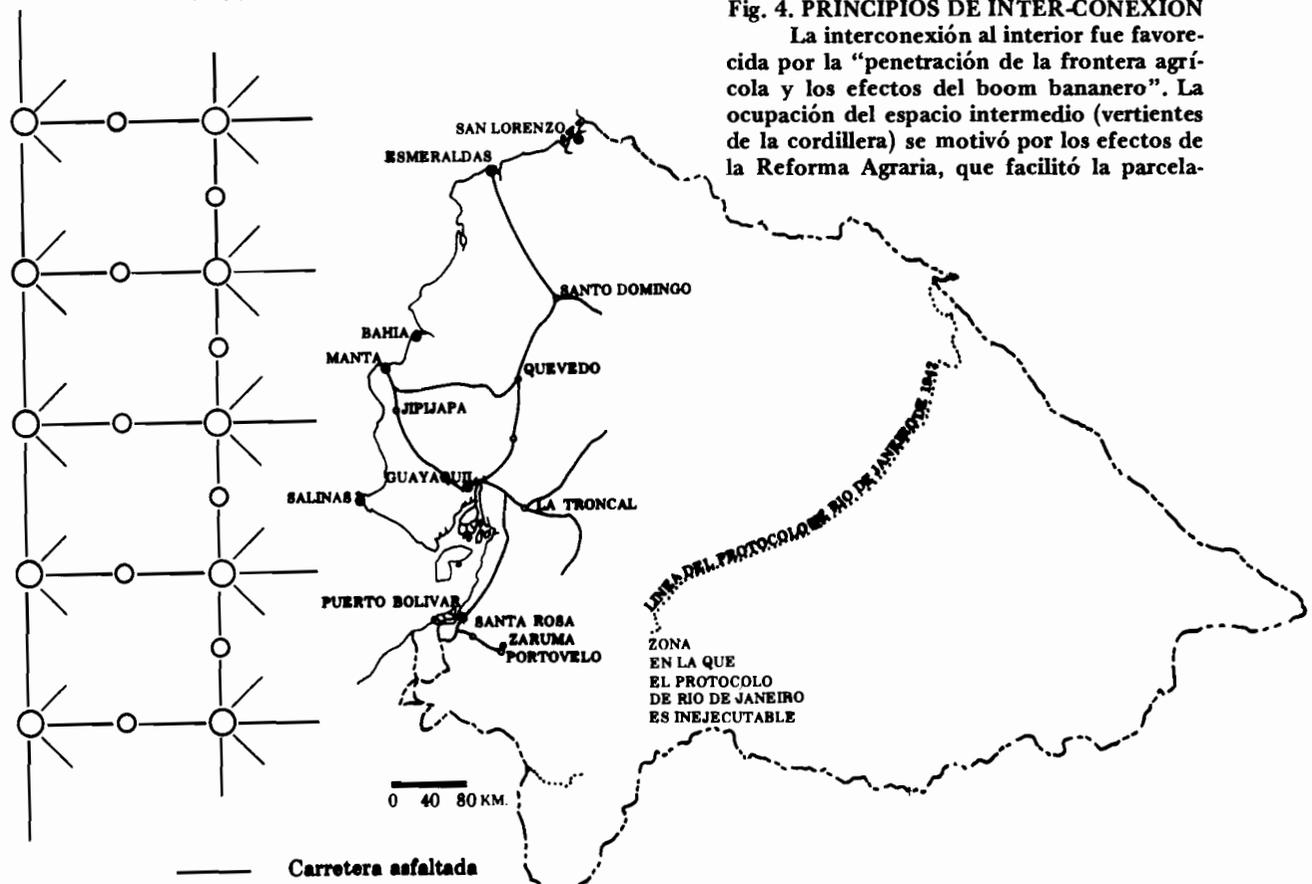


Fig. 4. PRINCIPIOS DE INTER-CONEXION

La interconexión al interior fue favorecida por la "penetración de la frontera agrícola y los efectos del boom bananero". La ocupación del espacio intermedio (vertientes de la cordillera) se motivó por los efectos de la Reforma Agraria, que facilitó la parcela-



ción de la tierra y el predominio de propiedades medianas. De ese modo, una serie de "recintos" y pequeños pueblos surgieron por doquier. Las ciudades dejaron de ser simples centros de intercambio agro-comercial y adquirieron su propia base económica. La incipiente agro-industrialización, las actividades de exportación-importación y el rol político-administrativo dinamizan una estructura urbano-regional que tiende a integrarse. Las antiguas vías ferroviarias fueron reemplazadas por carreteras asfaltadas y éstas se extendieron considerablemente.

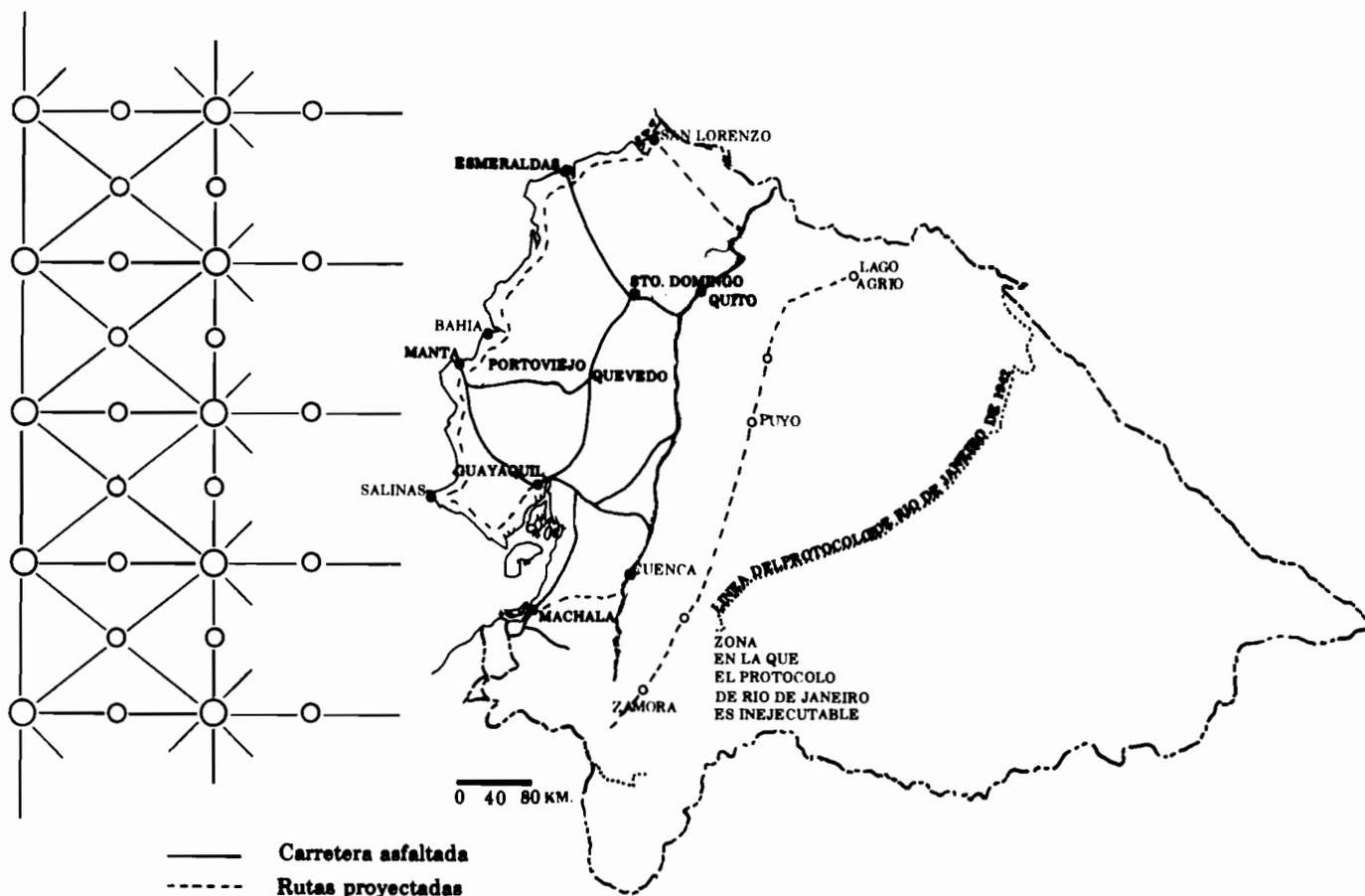
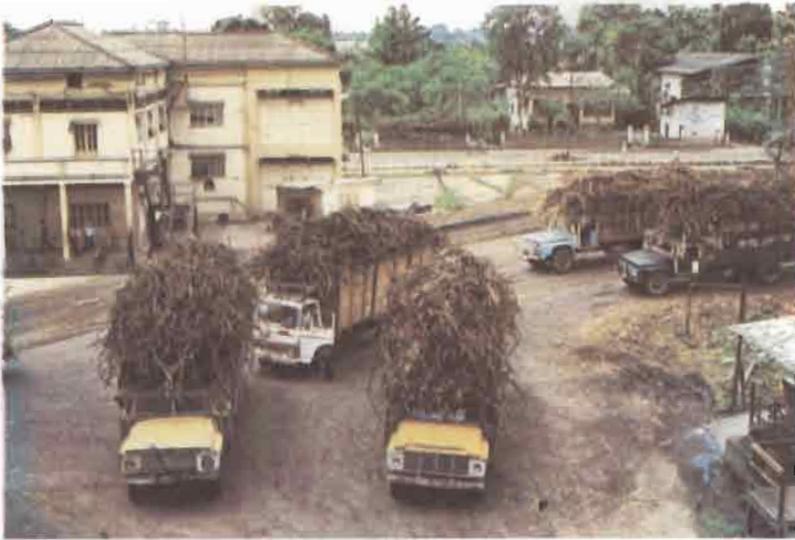


Fig. 5. INTERCONEXION COMPLETA Y DESARROLLO DE AVENIDAS CENTRALES

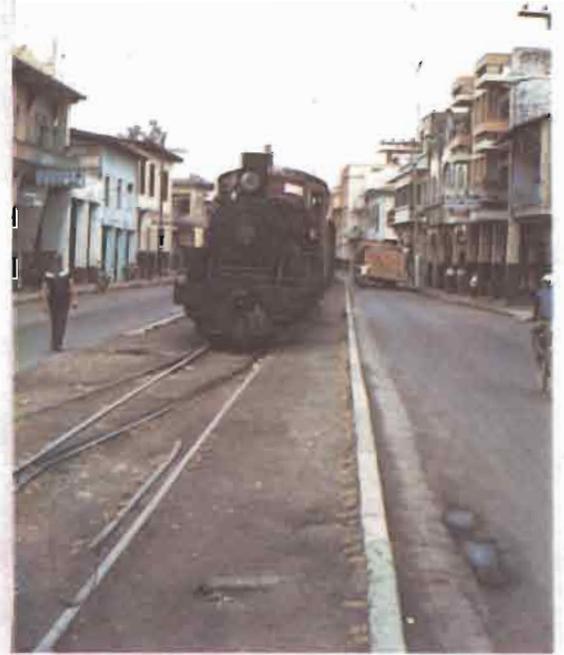
La perspectiva es una integración VIAL. Los ferrocarriles casi han desaparecido. Por lo menos en la Costa, ahora (1985) queda sólo el corto trayecto de Durán-Milagro-Naranjito-Bucay. La revolución de los transportes por vía carrozable han permitido pensar que la solución de integración e interconexión debe hacerse por carretera. . . La posible carretera del Litoral y la autopista Quito-Guayaquil-Salinas, el asfaltado total de la vía Machala-Cuenca. . . y la apertura de la vía a San Lorenzo, constituyen muestras aisladas de este proceso.



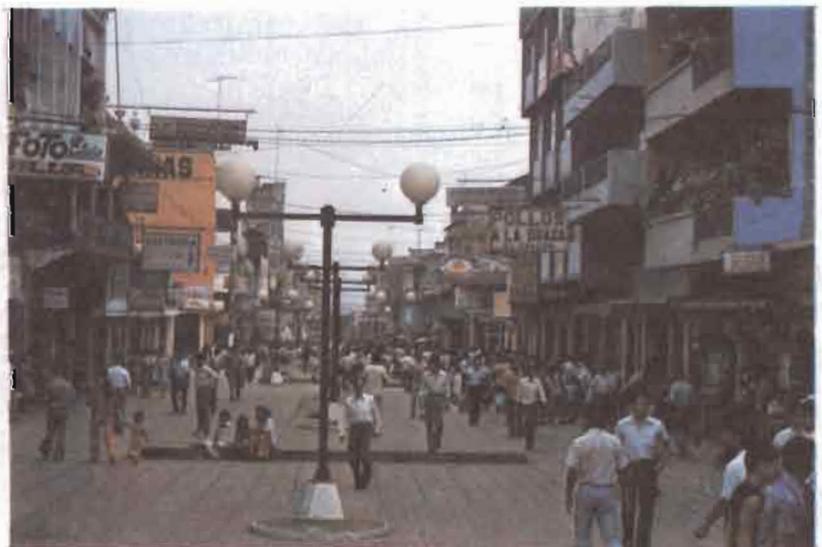
1. Milagro:
Llegan los camiones al Ingenio Valdez con la riqueza azucarera de la periferia rural de esta ciudad.



3. Santo Domingo de los Colorados:
Mezcla y desorden urbanos en una ciudad que busca identidad.



2. Milagro:
Recuerdo vivo de un pasado esplendoroso, cuando el ferrocarril constituía el principal medio de comunicación entre distintas formas productivas.



4. Santo Domingo de los Colorados:
Un paseo peatonal, incrustación modernista en una ciudad que conserva aún sus tradiciones y formas de vida agro-rurales.

Nuestro intento interpretativo, aunque ha tomado como sustento un modelo teórico aplicado a transporte, tiene la ventaja de acercarnos a la periodicidad del proceso de ocupación paulatina del suelo y de la emergencia de puntos nodales que poco a poco se convirtieron en las que hoy son dinámicas ciudades.

En la realidad, a lo menos tres hechos alteraron de alguna manera una aplicación rígida del referido modelo:

- Los efectos causados por la expansión bananera, en la década de los 50, que posibilitó una ocupación del espacio en profundidad, hacia los respaldos más alejados de las vías principales.
- La incidencia que tuvo la fuerte migración desde la Sierra. Así Santo Domingo de los Colorados, inicialmente fue ocupado por una gran mayoría de personas provenientes de la Sierra.
- El desarrollo acelerado de Guayaquil rompe con la uniformidad del esquema planteado. Esta ciudad no sólo se ha beneficiado con los excedentes comerciales de su amplio espacio rural, sino que se ha constituido en foco de atracción de migrantes deseosos de nuevos trabajos, producidos por las sucesivas crisis de agroexportación.

En síntesis, nuestro intento interpretativo constituye sólo una primera aproximación para explicarnos la realidad urbana del litoral ecuatoriano.

3. El Desarrollo inicial de los pueblos

Todo el proceso de desarrollo urbano en la Costa se ha iniciado, con excepción de los puertos, en base al creciente desarrollo de pueblos altamente vinculados a su entorno agropecuario.

Ha habido una serie de factores que han influido y aún influyen sobre el rol urbano de cada centro poblado de la Costa. Así podríamos identificar los siguientes elementos geográficos más fundamentales, señalando que la suma de ellos afecta sucesivamente al desarrollo particularizado de cada núcleo. Aquí intentamos identificar aquellos elementos que parecen ser predominantes:

- *en encrucijada fluvial* (Babahoyo, Samborondón, Daule, Balzar, Quevedo) y puertos marítimos conectados a importantes ríos (Guayaquil, Esmeraldas).
- *en cruce de caminos* (El Empalme, Santa Rosa) y accesibles a la Sierra (La Maná, La Troncal, Pasaje y Santo Domingo de los Colorados).

- *en puertos* (Pto. Bolívar, Machala, Manta, Bahía) y/o en puntos de "quiebre de intercambio" (Durán, Quinindé).
- *en zonas altamente monopductoras* (Milagro, Naranjito, El Triunfo).
- *en áreas de intercambio fronterizo* (Huaquillas)
- *en zonas industriales* (La Libertad - Ancón).
- *en áreas de turismo selectivo* (Salinas)

Esta serie de elementos actúan en algunos casos en forma independiente o dejan de actuar ante cambios en el proceso productivo ("boom bananero") o ante la aparición de un nuevo tipo de transporte que varía en orientación e intensidad. Hubo pueblos que perdieron importancia y hoy día subsisten como un recuerdo de un pasado esplendoroso (Yaguachi, Pueblo Viejo)

La apertura de vías terrestres tuvo un notable impacto en la estructura y dinamismo de los centros urbanos ¿quiénes fueron primero: los centros urbanos o las vías?.

En 1938 (9) toda la red vial costera confluía a Guayaquil y de alguna manera, era complementaria al sistema fluvial del río Guayas. Desde Babahoyo se iniciaba la ruta más importante que unía la Costa con la Sierra, pasando por Guaranda (vía Flores). En 1948 ya aparece más definida la ruta Latacunga-Quevedo, que se constituirá para el "boom bananero" en una vía que enlazaba esta última ciudad con Manta. Este puerto fue una alternativa temporal para el comercio de importación desde Quito, frente a la hegemonía de Guayaquil.

En la medida que se extendía la red de caminos, los escasos ferrocarriles costeros fueron desapareciendo. Así, se produce un proceso creciente de "explosión pueblerina", donde sólo dominan casas precarias, hechas de material vegetal y aisladas entre sí. Estos recintos adquirirían su rango de pueblos en la medida que se definía su estructura física.

Inicialmente eran "pueblos-calles", donde se observaba una vía central, polvorienta o adoquinada, donde se aglutinaba los servicios y el equipamiento básico. Este desarrollo físico lineal giraba sin embargo en torno a:

- la iglesia
- la escuela
- la cancha deportiva al aire libre
- la cantina
- el centro de salud
- la tienda

En los respaldos a este núcleo aldeano, existía una

(9) Mapa Vial del Ecuador, 1938, mapoteca IGM.

multitud de viviendas precarias que respondían a un modo de vida agrorural, siendo más común encontrar árboles frutales, cultivos de subsistencia, platanales, etc. No se sabía donde terminaba físicamente el pueblo. . . una dispersión de viviendas difusas rodeaba el núcleo central. En realidad eran “pueblos-residencias y de servicios” para el entorno agropecuario.

Estos pueblos, algunos de los cuales son hoy día importantes ciudades de la Costa, fueron “centros de captación” de miles de personas trashumantes, dada la alta movilidad geográfica que precedía a la intensificación de un cultivo.

Los habitantes pueblerinos tenían los siguientes orígenes:

- agricultores sin tierra, expulsados de la Sierra o de latifundios costeros
- obreros de vialidad que vivían en campamentos
- una peonería que se desplazaba tempralmente hacia los cultivos del café en Manabí, arroz en Daule y azúcar en Milagro
- personas que buscaban seguridad, principalmente en el área fronteriza con el Perú.

Los pueblos fueron principalmente una reserva de mano de obra para los terratenientes. Estos últimos eran “agricultores” ausentistas que vivían en ciudades grandes y eran generalmente militares en retiro, profesionales, comerciantes y grandes artesanos.

Una vez que el centro poblado adquiría relevancia y articulaba un entorno agrorural importante, se conformaban dos tipos complementarios de organizaciones pueblerinas. Se trataba de instituciones sociales importantes y cuyas decisiones fueron vitales para el desarrollo relativo de ciertos núcleos urbanos:

- *JUNTAS PRO-MEJORAS*, constituida por los principales personeros de cada pueblo y cuyo objetivo era obtener ayuda económica del Gobierno Central para obras de adelanto. Aquí surgió el germen de todo un proceso de “caciquismo político”
- *COMITES DE VIALIDAD*, en cuyo seno existían prósperos intermediarios y comerciantes de productos agrícolas, y que deseaban “abrir vías” hasta los últimos rincones del campo litoral. Los ca-

(10) El término “respaldo” se utiliza para aquellos espacios ubicados a 1, 2, o 3 horas de una vía principal y para lo cual se accede a pie o por trochas abiertas en medio de una vegetación relativamente densa. Esa es la razón de que se hable del primer, segundo, tercer. . . respaldo.

(11) CIUDAD: “Estudio y Planificación de cuatro centros urbanos”, Quito, 1980.

minos precedían una intensa acción de “desbroce y quema” que incluía hasta el tercer y cuarto “respaldo” (10) de cada vía. Los importadores de vehículos vinculados a las Cámaras de Comercio han sido otros gestores activos en la presión por apertura o mejoramiento de vías, algunas de ellas urbanas.

Estas “estructuras de poder local” dinamizaban la vida pueblerina y gracias a su iniciativa, muchos pueblos lograron obtener éxitos en sus peticiones. Fue la antesala para la parroquialización y cantonización del territorio litoral del Ecuador.

4. Tres ciudades: Tres realidades

Hemos elegido ciudades que caracterizan de algún modo las distintas condiciones del proceso urbano de la Costa.

4.1. Manta

El espacio físico sobre el cual se asienta la ciudad de Manta ocupa una extensión de 1.100 ha. aproximadamente. “el estero Manta constituye el accidente topográfico más importante y que prácticamente divide a la ciudad en dos partes claramente diferenciadas; en la primera (Tarquí), el terreno es menos accidentado que en la segunda donde dominan las pendientes fuertes” (11).

Manta presenta cuatro zonas urbanas diferentes, cuyos límites no son muy precisos. Estas 4 zonas son:

- La primera, localizada en la zona del puerto, en donde se ubican las residencias de altos y medianos ingresos, concentra el mayor equipamiento en términos de comercio, administración y servicios, por lo que se convierte en la zona de más alta valoración económica y social.
- La segunda, es una zona de transición y se extiende desde el Puerto pesquero hasta el área industrial localizada en Tarquí. Una fachada de hotelería se localiza frente a una deteriorada playa de arenas sucias y contaminada.
- La tercera zona da cabida a las residencias de familias de medianos y bajos ingresos, con un nivel de equipamiento y servicios de baja calidad. Su monotonía constructiva está sin embargo, servida por una red de vías asfaltadas.
- La zona cuatro y de carácter periférico está constituida por poblaciones de “invasiones” recientes; no poseen acceso a servicios básicos.

El modelo de implantación urbana es radio-concéntri-

co teniendo al puerto como centro y se extiende espacialmente por los accesos viarios a la ciudad. El entorno urbano es socialmente decadente.

Manta se constituye en una ciudad en donde el puerto es el elemento predominante de las relaciones funcionales urbanas; es además, un centro de servicios con características regionales y aún nacionales. Su actividad está en función de su rol industrial y turístico, que se convierte en un complemento para sus funciones de carácter financiero y comercial, articuladas a la actividad portuaria.

Los contrastes y las desigualdades intraurbanas se acentúan ante la presencia masiva de asentamientos precarios en la periferia y accesos de vías. Son justamente estos asentamientos, que concentran la mayoría de población, los que carecen de infraestructura básica y de un equipamiento eficiente, que los hace muy diferentes a aquella área urbana donde dominan los edificios de altura.

4.2. Milagro

Otros centros urbanos aparecen altamente vinculados a una sola actividad, que crea dependencia y vulnerabilidad a sus funciones urbanas. Es el caso de Milagro: "hasta 1920, el Milagro fue un pequeño caserío que, con la denominación de San Francisco del Milagro, en la margen derecha del río del mismo nombre y en terrenos de propiedad de la señora María Coello denominados hacienda "Milagro", se levantaba próspero y feliz desde época inmemorial. Este caserío estuvo siempre bajo la dependencia absoluta de la primitiva población de Yaguachi, y contaba con 600 habitantes. . ." (12).

Su desarrollo urbano ha estado altamente vinculado al inicio del proceso industrial del ingenio azucarero de Valdez (que en 1918, por primera vez superó los 100 mil quintales de azúcar) y al trazado de la vía férrea. Parte importante de su equipamiento y servicios administrativos se ubicaron frente al río Milagro, el cual fue tradicionalmente una vía de comunicación navegable con Guayaquil.

Los sucesivos rellenos en las "tembladeras" permitieron ampliar la ciudad, que fue ocupada por zafreros provenientes de "enganches"; muchos de ellos se quedaron, trajeron a sus familias, colocaban tiendas, salones. . . Durante la época de zafra, había dinero circulando en la ciudad; se articuló un proceso de dependencia entre comerciantes (urbanos) y zafreros. Los primeros ganaban a veces a través de ventas con sobre-

precio y en balanzas inexactas. Los inviernos "buenos" eran la salvación para muchos agricultores y peones. Los comerciantes reinvirtieron en la ciudad, pero, mandaban a sus hijos a estudiar "fuera" (Ambato, Quito, Guayaquil). Sólo en 1940, aparece el primer colegio.

La ciudad ha crecido debido a los invasores ilegales que rellenaban para "levantar" las calles. Muchas viviendas no fueron más que "palafitos", sobre lagunas de aguas estancadas.

Milagro parece ser un alternativa de trabajo para esmeraldeños y manabitas (13), sea en la zafra o en la venta ambulante de mote y pan; a veces, temporalmente, trabajan en el campo como peones asalariados. La ciudad crece hacia el S.E. Varias vías de acceso conectan a Milagro con su entorno. Muy recientemente ha habido una revalorización de los terrenos que se ubican a los costados de las vías, ya que muchos los utilizan como "fincas vacacionales". Guayaquileños demandan la adquisición de esos terrenos, que tienen una serie de ventajas:

- . regadío
- . buenas vías asfaltadas
- . electricidad.

Existe un entorno modernista, con villas y casitas elegantes. Toda una incrustación urbana en el campo.

El gran potencial agrícola de su área rural, la bondad de sus accesos viales y la relativa cercanía a Guayaquil, hacen de Milagro una ciudad con posibilidades de constituirse en "ciudad satélite" de la metropolitana Guayaquil.

4.3. Esmeraldas

Pero otras ciudades que crecen demográficamente no usufructan del modernismo industrial de su entorno, mucho menos si éste es de tipo "enclave", social y espacialmente. Es el caso de Esmeraldas.

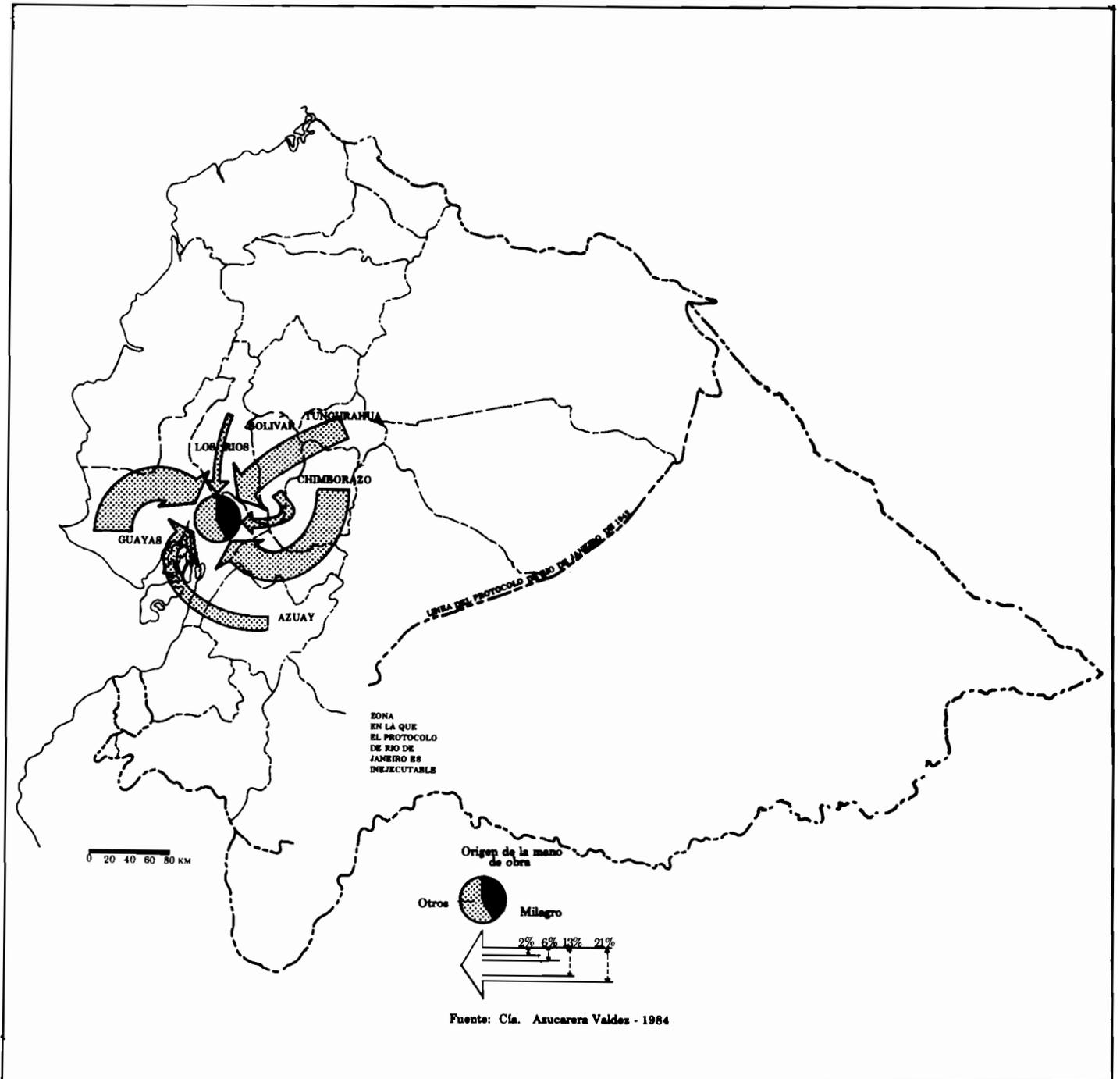
La ciudad se asentó inicialmente en el estuario del río, en el costado sur. Su forma de cuadrícula deja entrever la influencia española en su organización urbana. La ciudad se extiende en 3 direcciones:

- Hacia el propio valle inferior del río, pasando hacia algunas "islas" (lentes fluviales) como "Guerrero", "Propicia" "Piedad" y rellenando parte del propio cauce, en el curso inferior.
- Hacia las quebradas y colinas que rodean la ciudad ocupando terrenos bastante inestables y con escasa cobertura de servicios básicos. Desde allí, se producen deslaves de lodo y piedra en los inviernos crudos.

(12) Viteri, Julio "El niño milagroso", Milagro 1969, p. 67.

(13) Entrevista con Alcalde, octubre 1984.

Figura 6 Origen de la mano de obra temporal del Ingenio azucarero Valdez



- Hacia el cruce “Y” que la conecta con los balnearios de la Costa.

La fuerte migración rural-urbana creada por las expectativas de la Refinería, ha ocasionado de hecho una saturación del suelo en el casco antiguo de la ciudad. Su expansión física “sube” a las colinas, invade el lecho inferior del río, sea mediante rellenos u ocupación ilegal de los islotes. “Cerveza, baile y plátano” son las 3 necesidades que se satisfacen masivamente, en una población mayoritariamente mestiza (14) donde abunda el subempleo y el comercio ambulatorio. La ciudad es un núcleo de miseria, pese al aparente movimiento comercial que domina en sus calles y avenidas. Gran cantidad de recursos de la micro-región se explotan por capitales no locales y sus excedentes no se reinvierten en la zona.

Las actividades económicas, de mayor desarrollo, no directamente vinculadas espacialmente a la ciudad de Esmeraldas, son las siguientes:

- Refinería y Terminal petrolero de Balao que responde a un estrategia de carácter nacional.
- Balnearios costeros han sido habilitados con una infraestructura hotelera proveniente de capitales de Quito o extranjeros residentes en el Ecuador.
- La agricultura de Quinindé se ha especializado en plantaciones de palma y ganado (de hacendados de Sto. Domingo o capitales de compañías industriales), que se ha vitalizado con mano de obra proveniente de Manabí y Loja.
- Las camaronerías, con capitales colombianos y de prósperos guayaquileños.
- La madera, que sale por San Lorenzo hacia Colombia o se destina a industrias de aglomerados en Quito, y vinculada a empresas de gran capital.

El desarrollo del entorno micro-regional no sirve a la ciudad. Es un caso donde la articulación urbana-rural se da muy débilmente. La producción económica y sus excedentes, incluyendo los financieros, fugan a otras provincias o al exterior. La ciudad está ajena al desarrollo de su entorno y éste sólo la provee de una migración creciente.

Cuando más, le solicita temporalmente mano de obra para actividades que no requieren un elevado grado de especialización.

Los excedentes migratorios de la ciudad de Esmeraldas no se dirigen al entorno microregional; se van al

(14) Estupiñán, Julio “Geografía de Esmeraldas” II Tomo, 1984, p. 27.

“Guasmo” de Guayaquil, a engrosar las filas de desocupados y cesantes.

Así, hemos observado 3 situaciones muy particularizadas para ciudades que tienen una dimensión demográfica relativamente semejante y una tasa de incremento poblacional elevada (entre 4 a 6% anual). Sin embargo, sus condiciones de desarrollo, su implantación física y sus relaciones con el entorno son diferentes, constituyendo 3 modelos de ciudades:

MANTA, aprovecha de su posición estratégica y sirve adecuadamente a su área de influencia regional estableciendo vínculos de diversa índole que favorece al propio desarrollo urbano. Sus relaciones con el exterior favorecen su posición. El espacio físico inmediato a la ciudad es árido y no tiene importancia agropecuaria. La escasez de agua influye en el comportamiento y desarrollo de la propia ciudad.

MILAGRO, depende de la monoproducción azucarera del Ingenio Industrial, principal actor urbano en este caso, que moviliza la economía local. Esta dependencia le crea vulnerabilidad e irregularidad cíclica en el movimiento económico local. La reciente revalorización de su entorno sub-urbano con fincas y huertos, ha reforzado su vinculación a Guayaquil.

ESMERALDAS, que tiene un variado y rico entorno de recursos, sin una base industrial propia que le signifique retener parte del valor de sus propias riquezas. Quedan en la ciudad los lomeríos y palafitos de miseria. Los actores esenciales parecen ser ajenos a la ciudad.

Mientras Manta trasciende regionalmente, Milagro se vincula a su entorno inmediato y Esmeraldas crece sólo demográficamente. Son tres situaciones diferentes y corresponden a 3 estadios de evolución, donde las relaciones urbana-regionales y urbana-rurales se presentan con distinto grado de intensidad. Si el espacio rural es potencialmente rico (Esmeraldas) además, sirve directamente a la ciudad (Milagro) y crea valor agregado exportable (Manta), define el dinamismo y potencial de la ciudad polo.

Por esta situación, creemos que lo urbano en la Costa es en gran parte una expresión particularizada del uso del espacio rural.

5. A manera de conclusión.

En síntesis, el tratamiento interpretativo del proceso de ocupación del suelo y la evolución de los centros poblados intermedios escapa a las explicaciones un tanto tradicionales. Es evidente que ha existido y existe una alta movilidad demográfica. Los sucesivos auges del banano, cacao y café obligaron no sólo a desplazamientos definitivos sino que motivaron mi-

graciones temporales. Aún hoy día existen oleadas de migrantes que se dirigen a las ciudades grandes o a áreas agrícolamente ricas. Esta constante y permanente movilidad ha significado inestabilidad y desarraigo del hombre a su tierra.

La aparición de ciudades y su dinamismo poblacional fue ocasionado no sólo por factores de localización sino por el potencial económico de su entorno agro-aldeano. Las relaciones urbano-rurales han sido permanentes. A este proceso inicial de interdependencia urbana-rural le ha seguido con mucha fuerza un reciente proceso de dependencia rural-urbana, a favor de las ciudades. Estas últimas han establecido una se-

rie de mecanismos de extracción de riqueza rural a su favor. Guayaquil es un símbolo metropolitano, es una síntesis de la riqueza extraída de un entorno que territorialmente supera los límites de la Cuenca del río Guayas.

El reciente proceso de dinamismo de las ciudades intermedias, sólo se da demográficamente debido a la migración de la pobreza agro-rural-aldeana.

Es evidente que el comportamiento del sector rural incluyendo algunos recintos aldeanos que han llegado a ser parroquias, sigue influyendo aún decisivamente en el proceso de urbanización del litoral ecuatoriano.

C A P I T U L O 8

PROCESO DE URBANIZACION EN ZONAS PIONERAS

Emergencia de las ciudades en las actuales zonas de colonización

B. Gravelin

Las zonas tropicales o subtropicales del Ecuador, situadas a los dos lados de la Sierra por debajo de los 1500 m, excepto la franja costanera y la cuenca del Guayas, durante mucho tiempo han estado ocupadas solo por grupos indígenas poco numerosos y muy dispersos, y hasta itinerantes. Desde la conquista española, las únicas penetraciones exteriores han sido obra de los misioneros, los buscadores de oro, los militares, etc., y continúan muy limitadas tanto en número como en espacio.

A partir del siglo XIX, debido al interés por ciertos productos como el cacao, el caucho, la quinina, etc., comienza a intensificarse el flujo de habitantes originarios de la Sierra o de las zonas áridas de la costa hacia estos espacios hasta entonces casi vírgenes. A lo largo del siglo XX, olas de poblamiento que corresponden a los "booms" de diversos productos tropicales van progresivamente a ocupar estos sectores, en un avance que se hace posible, entre otras razones, por el progreso de la Medicina en el control de las enfermedades tropicales que hasta entonces limitaban fuertemente las tentativas de afincamiento. Desde 1950, varios elementos vienen a reforzar y ampliar el fenómeno:

- la demanda internacional de diversos productos tropicales aumenta y la economía del país sigue aún dependiendo de esta agricultura de exportación;

- el crecimiento de la población (1 millón en 1886, 3,2 millones en 1950) genera una presión cada vez más fuerte sobre las tierras ya densamente ocupadas de la Sierra, lo que da lugar a los primeros ensayos de reforma agraria para la que constituye un valioso paliativo la apertura de nuevas regiones agrícolas;
- el mejoramiento de las vías de comunicación en el país, posibilitado por las exportaciones bananeras;
- finalmente, una voluntad política de poblamiento de los territorios limítrofes del Oriente y del Sur para frenar el movimiento de ingreso de extranjeros (Colombia y Perú) y afianzar las fronteras de suyo muy precarias.

Ya se puede entonces comenzar a hablar de "colonización" a gran escala: ya no se trata simplemente de penetraciones esporádicas o de extracción de riquezas mineras o forestales sino de verdadero poblamiento y de valorización agrícola de estas regiones.

Frente a la amplitud del fenómeno, interviene el Estado desde los años 40 - 50 mediante la promulgación de leyes y la creación de organismos públicos encargados de la colonización; sin embargo a causa de la falta de medios de estos organismos y pese a varios proyectos de colonización dirigida o semi-dirigida,

la parte correspondiente a la planificación gubernamental y a la organización oficial sigue teniendo poca importancia en el conjunto de este movimiento. La actividad del Estado es más visible en la construcción de caminos y de infraestructuras que en la intervención directa en las migraciones y asentamientos humanos.

Esencialmente es un proceso de colonización espontánea que se forma en el país, en dirección a la Costa y a la región oriental. Aunque este fenómeno es el hecho de una población en su gran mayoría rural, se asiste al nacimiento de pequeñas ciudades o al crecimiento, incluso explosivo, de núcleos urbanos anteriores, que marchan paralelos al avance de la frontera agrícola

1. Carácter heterogéneo del "hecho urbano" en las zonas de colonización.

1.1. La Costa

Una sucesión de apogeos económicos va a determinar la progresión espacial del poblamiento dirigido al uso agrícola para las tierras tropicales de la Costa: (BROMLEY, 1981).

El primer cultivo importante es el del cacao que, desde el siglo XVIII hasta alrededor de 1920, va a ocupar la región al noreste de Guayaquil, en torno de Babahoyo y de Vinces.

A menor escala, a comienzos del siglo XX, se produce un descenso de campesinos de la Sierra hacia el piedemonte occidental y la utilización agrícola (caña de azúcar, café, cacao, frutas) de las pendientes bajas en las provincias de Bolívar y Cotopaxi; sobre todo alrededor de El Corazón.

El auge del banano, al comienzo de los años 50, va a iniciar una colonización de gran amplitud. Las plantaciones se instalan primero en las zonas ya ocupadas (Naranjal, Babahoyo) y se extienden después rápidamente hacia el Norte (Quevedo y luego Santo Domingo), al Sur (Machala) y, más localmente, alrededor de Chone, Muisne y Valdez. La ciudad de Quevedo, situada en el cruce de importantes carreteras Norte-Sur y Este-Oeste, y en el corazón de la zona productora de banano, se desarrolla muy rápidamente (tasa de crecimiento medio anual de 14,20/o entre 1950 y 1962).

La declinación del banano en los años 60 es compensada con el mejoramiento de la red vial entre la Sierra

y la Costa; esta red va a favorecer el impulso de una agricultura tropical más diversificada para responder a la demanda del mercado interno, a través de la agroindustria, principalmente de las áreas metropolitanas de Quito y Guayaquil. Santo Domingo prosigue en su rápido crecimiento iniciado con el banano; después, este fenómeno se extiende hacia el Oeste (el Empalme, El Carmen) y hacia el Norte (Quinindé).

Poco a poco, este tipo de colonización agrícola, más ligado al mercado interno y a la presión de la tenencia de la tierra en las regiones vecinas que al auge pasajero de un producto de exportación va a favorecer la ocupación de las tierras próximas a las grandes ciudades.

Es el caso del sector Nono-Nanegal-Puerto Quito, al Norte de la capital. Igualmente, esto explica el mantenimiento, en los años 70, de una tasa de crecimiento elevada en Santo Domingo en comparación con la desaceleración poblacional en Quevedo.

Por otra parte, durante los años 50-60, la región más septentrional del país se abre a un poblamiento más acelerado con la construcción del ferrocarril Ibarra-San Lorenzo, terminado en 1957. Sin embargo, las dificultades de acceso, entre otras razones, no han permitido jamás una ocupación muy densa de la región; después de una ligera incursión entre 1950 y 1974, el crecimiento de San Lorenzo como el de Valdez disminuye claramente.

La ocupación de las zonas tropicales de la Costa comenzó pues relativamente pronto y presenta en algunas partes sectores ya densos y estructurados que no pueden ser considerados como zonas pioneras.

1.2. La Región Amazónica.

El poblamiento de las tierras bajas orientales es un fenómeno mucho más esporádico y reciente, que no ha tomado impulso sino a partir de los años 70 y que sigue siendo muy parcial.

Hasta la guerra con el Perú en 1941 y aún después, la población de la Región Amazónica es poco importante: 46000 hab. muy dispersos en 1950 (indígenas, "caucheros", buscadores de oro, algunos colonos a lo largo de los ríos y sobre el piedemonte). Los únicos agrupamientos son pequeños centros administrativos y misionales situados a lo largo del piedemonte: Tena, Puyo, Macas, Méndez, General L. Plaza G., Zamora. Puyo es la única localidad que pasa de los 1.000 hab. en ese año.

Entre 1950 y 1970, la penetración a la Región Amazónica marcha paralela a las instalaciones militares, al comienzo de la prospección petrolera y a la construcción de las primeras carreteras que unen la Sierra con el piedemonte: Ambato – Puyo (terminada en 1947), Loja – Zamora (1960), Cuenca – General Plaza (1970).

Con el descubrimiento de los yacimientos de petróleo y con la apertura de precarias carreteras por las compañías petroleras, comienza en 1970 un proceso de colonización más densa y que prosigue hasta la actualidad, centrado esencialmente en la provincia de Napo y, con mayor precisión, en el campo petrolero que se extiende alrededor de Lago Agrio/Nueva Loja y Coca/Pto. F. de Orellana.

Cuantitativamente, el fenómeno es mucho menos acentuado y menos antiguo que en la Costa, lo que explica las grandes diferencias de población entre las ciudades del Noroeste y las del Oriente, con la particularidad de que en esta región este movimiento está en plena efervescencia, como lo prueba la tasa media anual de crecimiento urbano de la provincia del Napo entre 1974– 82 (18,26o/o), la más alta del país (CONADE, 1984).

Las diferentes evoluciones regionales de la colonización proporcionan una muestra extremadamente variada de “ciudades pioneras”, que va desde aglomeraciones de más de 60000 habitantes (Quevedo, Santo Domingo) hasta embriones urbanos de menos de 1000 habitantes. Sin embargo, el proceso de emergencia de estas ciudades corresponde siempre a la combinación de diversos factores que se encuentran, más o menos, en todos los casos.

2. La emergencia de las ciudades : el caso de Napo (1)

2.1. El ejército y la administración

Varios núcleos urbanos de la provincia de Napo tienen su origen en factores de orden político:

- el objetivo puede ser de orden geopolítico: consolidación y defensa de las fronteras. El principal actor es entonces el ejército que, so-

(1) La especial importancia dada a la provincia de Napo para ilustrar este capítulo, se basa en varias razones:
– actualidad y amplitud de la colonización
– diversidad del poblamiento (origen, antigüedad, densidad, etc.)
– diversidad de actividades (agrícolas, mineras, etc.)
– vigor de las tasas de crecimiento urbano

bre todo desde la guerra con el Perú, en 1941, establece guarniciones en los sectores más amenazados y lejanos: Tiputini.

- el objetivo puede ser también simplemente el control por parte del Estado de la población, aunque ésta sea ínfima y esté alejada, y la recaudación de impuestos mediante la instalación local de estructuras administrativas: desde 1884, Tena adquiere la categoría de “cabecera cantonal”, luego, en 1953, de capital provincial que desde entonces llega a ser sede de la administración para la región; en esta forma se crea un pequeño centro urbano cuya fisonomía recuerda el modelo colonial de las ciudades de la Sierra (edificios públicos en torno de una plaza central, arquitectura, etc.).

2.2. Las misiones religiosas

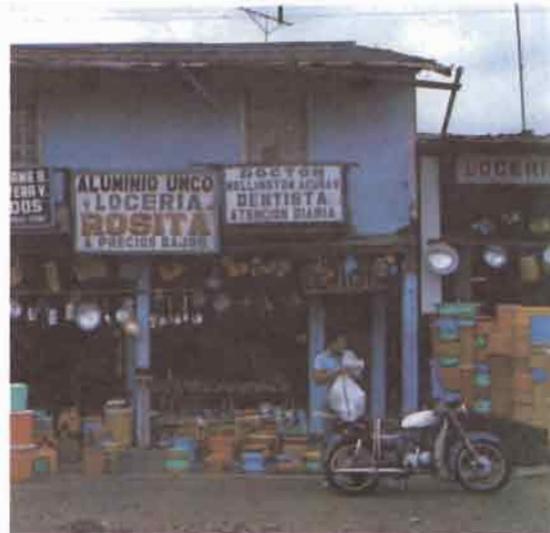
En el establecimiento de las poblaciones, el Estado es secundado por la Iglesia, particularmente presente en forma permanente aún en los sectores más retrasados, desde el tiempo de la colonización española: en Baeza, primera ciudad fundada por los españoles en la región oriental en 1559, el plan urbano tenía prevista la localización de tres monasterios.

Los religiosos, se trate de los jesuitas durante los siglos XVI y XVII, de los capuchinos, josefinos y otras órdenes religiosas, posteriormente, o los evangelistas norteamericanos en el siglo XX, siempre han contribuido al reagrupamiento de los pueblos indígenas que por naturaleza son dispersos: sea en el tiempo de la Conquista, mediante el sistema de “reducciones” (agrupamiento de familias en pueblos, para facilitar el control del trabajo obligatorio y el de la evangelización); sea más tarde, por medio de los colegios y hospitales fundados por las misiones. La actual pequeña ciudad de Coca por ejemplo, entre 1957 y el fin de los años 60, no fue otra cosa que un caserío habitado por aborígenes Quichuas y algunos blancos, agrupados en torno de actividades agro–pastorales, artesanales y educativas de la misión capuchina. En la misma época, el Instituto Lingüístico de Verano, gran empresa evangelizadora norteamericana, trata de agrupar bajo su ley, no solamente las tribus Quichuas (Limoncocha, 293 habitantes en 1982) sino también a los Huaoranis (Aucas) y a los Sionas–Secoyas, bajo el pretexto de asistencia al culto y a la escuela. Es interesante notar, en el caso de estos últimos aborígenes, que tres años después de la expulsión del I. L. V. (1981), el pueblo principal de San Pablo sobre el Aguarico se está despoblando, y sus familias, regresando a su antigua dispersión a lo largo del río.



1. Lago Agrio:

La ciudad "pionera" de la Región Amazónica. En el primer plano, casas de madera. En el segundo plano, consolidación en marcha; inexistencia de infraestructuras básicas.



2. El Empalme:

Buen ejemplo de consolidación funcional de las agro-ciudades en la Costa. Nótese la yuxtaposición, frecuente en el eje principal de estas ciudades, de servicios y comercios: almacenes y abacerías en la planta baja, despachos de abogados y consultorios de médicos y dentistas en el piso alto.

Este último punto permite subrayar la diferencia que existe entre el modelo de instalación dispersa de las poblaciones tradicionales de la región tropical (sobre la Costa, los Cayapas del cantón San Lorenzo o los Indios Colorados, por ejemplo, y lo mismo en el Oriente) y la tendencia al reagrupamiento de las poblaciones de origen negro, como en el caso de la provincia de Esmeraldas (BARRAL, 1979) o de origen mestizo, como en el caso de los colonos actuales.

2.3. Los "centros poblados" de las cooperativas de colonos

En las actuales zonas de colonización espontánea, los inmigrantes se instalan, dentro de los límites otorgados a cada cooperativa, primero a lo largo de la carretera (en promedio, cada 250 m) y después, paralelamente a la vía, en profundidad. Sin embargo, para atenuar los inconvenientes impuestos por este hábitat aislado, la cooperativa reserva generalmente sobre su concesión un área para el "centro poblado"; así se forma una pequeña aldea al borde de la carretera donde los colonos se construyen una casa que tiene a menudo un terreno para cultivos de subsistencia. El "centro poblado" cuenta por lo menos con una "tienda" que hace las veces de abacería, lugar de reunión e incluso de cantina; con frecuencia existen también un campo deportivo una escuela y en ciertos casos un dispensario.

Este reagrupamiento responde a varias necesidades:

- el acceso a los servicios: escuela, dispensario si existe, tienda para los artículos de primera necesidad;
- el acceso a la carretera, que por sí misma significa lazo con el exterior, comunicación con centros más importantes, comercialización de los productos, etc.;
- la necesidad natural de reunión y de distracciones como el deporte, lo que resulta más evidente en el caso de poblaciones desarraigadas.

Aun en el caso frecuente de varias cooperativas vecinas que se agrupan, no por ello, estas aldeas dejan de ser por lo general de tamaño reducido. Así, en toda la provincia de Napo, en 1982, sobre 35 "cabeceras parroquiales" (sin tomar en cuenta las "cabeceras cantonales") con un promedio de 280 hab., solamente 2 superan los 1000 habitantes: La Joya de los Sachas (1 116 hab.) y Shushufindi Central (1 874 hab.).

(2) I.N.C. : Instituto Nacional de Colonización, anterior al IERAC.

Los dos casos, en su inicio fueron campos de perforación petrolera y no simples "centros poblados" de cooperativa. En 1971 (BROMLEY 1972), el campo de Sacha contaba con unas 50 personas, o sea el personal de las compañías de perforación y de construcción del oleoducto, así como una población paralela de familiares de los trabajadores, de prostitutas, de pequeños comerciantes, de propietarios de bar, etc. Con la construcción de la carretera y la llegada posterior de los colonos, los "centros poblados" van a establecerse con preferencia en la proximidad de las zonas de actividad donde ya existen algunos servicios de base, como restaurantes, gasolineras, etc. En el caso de Shushufindi Central, hay un elemento suplementario que estimulará más tarde el crecimiento del núcleo inicial: la instalación en 1977 de una plantación de palma africana que ofrece varios centenares de puestos de trabajo.

2.4. Los proyectos oficiales de colonización.

A 30 km. aproximadamente al Oeste de Shushufindi Central, en la intersección de la carretera Lago Agrio - Coca, el pequeño centro de Shushufindi - Proyecto cuenta con unas treinta casas y 10 edificios públicos (escuela, "cocina-comedor", dispensario); allí viven unas 35 personas, entre funcionarios y colonos, en el año 1981 (UQUILLAS 1983).

Este proyecto de colonización dirigida de Shushufindi, lo mismo que otros dos de la provincia, el de San Miguel y el de Payamino, no ha llegado a generar un núcleo urbano dinámico, pese a ciertas ventajas iniciales, como caminos, equipos y servicios. El fenómeno no es nuevo: el caso del "plan piloto", aldea situada a 30 km de Santo Domingo, es aún más evidente; casi abandonado en la actualidad, el centro había sido programado por el I.N.C. (2) en 1958 para reunir a las familias del primer proyecto de colonización dirigida del país, cuando Santo Domingo tenía ya en esa época unos 5000 habitantes.

Estos diversos fracasos son inherentes a los de los proyectos en su conjunto, a pesar de que el reagrupamiento de los colonos haya sido uno de los objetivos principales de tales esquemas. Si la creación de un pequeño centro puede depender de una decisión oficial a través de ayudas, de infraestructuras, etc. su mantenimiento, si no su crecimiento, obedece a otras leyes.

3. ¿Lago Agrio o Nueva Loja ?

El petróleo, así pues, parece ser un elemento importante en la formación de los núcleos urbanos; su rol en el nacimiento de la "ciudad" más importante

En estos mapa y cuadro las actuales zonas de colonización y han sido determinadas a partir de las áreas de colonización según el IERAC, actualizadas en 1984.

Por razones evidentes de información censal y otras, se ha tenido aquí en cuenta especialmente las "cabeceras provinciales y cantonales" situadas en estas zonas, aunque algunas de ellas tengan una población insignificante y aunque existan otras localidades sin tal categoría pero bastante pobladas. Por otra parte, la ciudad de Esmeraldas, cuyo desarrollo es antiguo (13000 Hab. en 1950) y muy vinculado a su actividad portuaria, no ha sido incluida en este estudio.

DATOS BASICOS DE LAS LOCALIDADES ESTUDIADAS EN ZONAS PIONERAS O DE COLONIZACION

PROVINCIA	CANTON	FECHA DE (1) CANTONIZACION	CABECERA CANTONAL O PROVINCIAL*	FUNDACION PARROQUIA (1)	Población de las Cabeceras Cantonales (2)				Tasa anual media de Crecimiento (3)		
					1950	1962	1974	1982	1959-62	1962-74	1974-82
ESMERALDAS (1847)	SAN LORENZO	1978	SAN LORENZO	1863	(641)	(2487)	6767	9794	(11.96)	(9.06)	(4.35)
	ELOY ALFARO	1941	VALDEZ/LIMONES	1941	2132	3358	3837	3.948	3.86	1.16	0.34
	MUISNE	1978	MUISNE	1956	(2118)	2858	3098	3.661	(2.53)	0.70	1.99
	QUININDE	1967	ROSA ZARATE/QUININDE	?	(551)	(1741)	4847	10.658	(10.06)	(9.28)	9.73
	EL CARMEN	1967	EL CARMEN	?	(309)	(617)	7196	11928	(5.94)	(23.72)	6.13
MANABI (1824)	SANTO DOMINGO	1967	SANTO DOMINGO	1861	1529	6951	30523	69.235	(12.62)	(12.83)	10.13
PICHINCHA (1824)	EL EMPALME	1969	VELASCO IBARRA	1961	(3321)	(4718)	11828	17.017	(2.97)	(8.29)	4.38
GUAYAS (1824-61)	QUEVEDO	1943	QUEVEDO	1869	4168	20.602	43101	67.023	14.24	6.61	5.34
LOS RIOS (1860)											
NAPO (1959)	LAGO AGRIO	1979	NUEVA LOJA	1979				7237			(2.29)
	SHUSHUFINDI	1984	SHUSHUFINDI CENTRAL	1981				1874			
	QUIJOS	1969	BAEZA	1925	210	213	253	349		1.50	3.86
	F. DE ORELLANA	1969	PTO. DE O. /COCA	1861	66	237	1211	3996	11.24	15.19	15.10
	ARCHIDONA	1981	ARCHIDONA	?	(266)	(790)	1038	1714	(9.50)	(2.39)	(5.92)
	TENA	1884	TENA	?	351	1092	2106	5457	(8.96)	6.40	11.87
	PUTUMAYO		PTO. EL CARMEN DE P.	?	135	394	308	442			
PASTAZA (1959)	PASTAZA	1911	PUYO	1925	1092	2290	4730	9758	(6.17)	6.49	8.90
	MERA	1967	MERA	1911	296	607	631	569	6.17	0.34	1.21
MORONA SANTIAGO (1952)	PALORA	1970	PALORA/METZERA	1967		(1290)	1286	1566		(- 0.03)	(2.33)
	MORONA	1911	MACAS	?	976	1355	1934	5015	2.77	3.13	11.88
	SUCUA	1962	SUCUA	1941	(991)	1153	1788	3751	(1.27)	(3.81)	9.12
	SANTIAGO	1911	MENDEZ	1925	724	527	1043	1271	(- 2.65)	6.10	2.36
	LIMON INDANZA	1950	Gal L. PLAZA G.	1948	573	773	1790	2311	(2.48)	7.35	3.85
ZAMORA-CHINCHIPE (1952)	GUALAQUIZA	1944	GUALAQUIZA/SIGSIG	1852	261	635	1679	2704	(7.41)	- 8.79	5.77
	ZAMORA	1978	ZAMORA	?	458	1030	2667	5296	(6.75)	(8.25)	8.42
	YANTZAZA	1981	YANTZAZA	1968		(335)	1976	2998		(16.61)	(4.92)

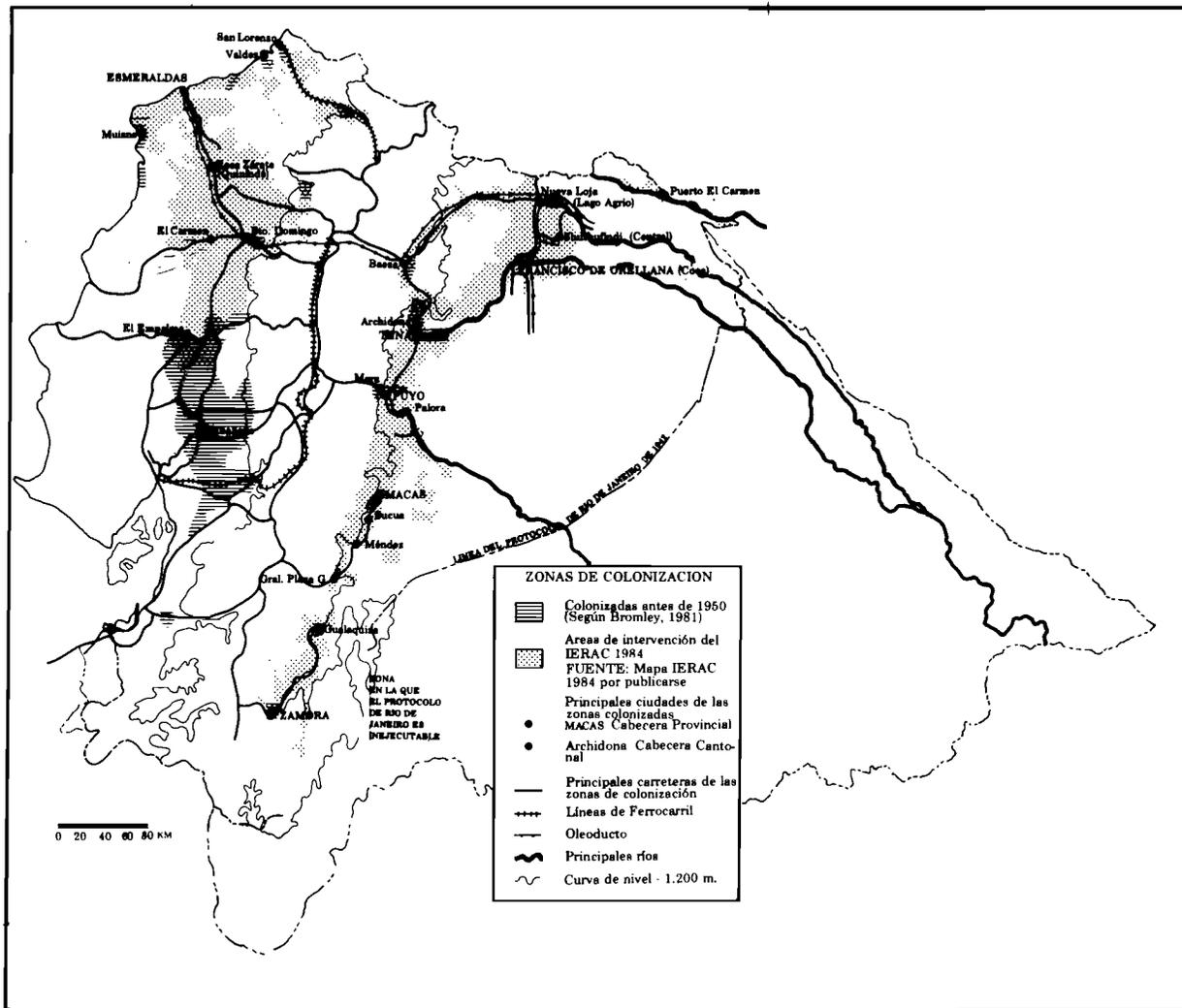
FUENTES:

* Incluidas en las áreas de intervención en colonización del IERAC 1984 (cf. mapa)

(1) INEC. Dr. Eduardo Chávez

(2) INEC. Censos de población 1950, 62, 74, 82 y DELAUNAY y otros, 1985 (3).

(3) DELAUNAY y otros, en "Documentos de Investigación", Serie Demografía y Geografía de la población No. 2, CEDIG, 1985. Cifras entre paréntesis tomadas de C. MORENO de PADILLA, CONADE, 1984.



de la provincia (7.237 hab. en 1982) merece precisarse.

Después del descubrimiento en 1967 del primer pozo petrolero de la región oriental, llamado "Lago Agrio" por el nombre de un pozo de Texas, en 1969 comienza la construcción de la carretera de Papallacta. Mientras tanto, entre 1967 y 1970, un lojano organiza la cooperativa agrícola "Nueva Loja", con 100 familias; les proporciona transporte por avión y luego por vía fluvial hasta el sitio mismo del pozo. Allí, sobre una concesión de 700 ha. aproximadamente, que iban a repartirse entre las familias, se reservan 100 a 150 ha. para el "Centro Poblado"; su ubicación precisa, a varios kilómetros hacia abajo del núcleo preexistente de Santa Cecilia (guarnición y campo petrolero con pista de aterrizaje), cerca del pozo No. 1, en el interior de las tierras y no sobre la orilla del Aguarico, se debe a la elección del fundador, presidente de la cooperativa, en función de los proyectos de caminos que iban a abrirse hacia el Este y el Sur para la prospección petrolera. Efectivamente, a pesar de otras tentativas oficiales (IERAC, MOP) para fijar la población en Pto. Aguarico o cerca de Santa Cecilia, lo que sucedió es que fue el núcleo de Nueva Loja—Lago Agrio al que se extendió; en 1969, la base de Texaco—Gulf abandona Santa Cecilia y se instala cerca del pozo No. 1; el aeropuerto se inaugura en 1970.

El primer año, antes de la primera cosecha y de la terminación de la carretera, el aprovisionamiento de los lojanos se hace desde Colombia, por contrabando o por avión a precio reducido (ayuda gubernamental). Algunos colonos aprovechan de estas oportunidades para poner comercios (BROMLEY 1972). La mayoría de ellos distribuye su tiempo entre el trabajo de desmonte y el de obreros temporales —de 15 días a 1 mes— en las compañías de construcción de carreteras o de perforación.

Los vínculos con las compañías petroleras propiamente dichas son muy reducidos, incluso inexistentes: no emplean sino obreros altamente calificados y se aprovisionan por vía aérea; muy pronto el campamento petrolero es cercado y la entrada es vigilada.

En 1970, aparecen en Nueva Loja un restaurante y algunos pequeños comercios; en 1971, la primera pensión; llegan después comerciantes y artesanos (carpinteros, mecánicos, etc.); en 1972, el dispensario médico. A partir de este año, se construyen las 2 carrete-

(3) Aquí entran en juego problemas técnicos de censo, lo que pone en cuestión la validez de las cifras: por ejemplo ¿dónde han sido contabilizados los colonos propietarios a la vez de una finca y de un terreno construido en el "Centro Poblado"?

ras a Baeza y a Coca, y la ciudad se desarrolla más o menos regularmente, alimentada por diferentes grupos:

- nuevos colonos, para quienes Nueva Loja constituye el único núcleo urbano;
- comerciantes y diversos artesanos;
- migrantes en búsqueda de trabajo en las compañías;
- una población flotante de ingenieros, representantes comerciales y comerciantes de paso, a menudo colombianos; ahora la Jefatura de Inmigración de Nueva Loja calcula en 300 el número de ingresos mensuales de extranjeros. Este movimiento estimula el desarrollo de la hotelería (más de 15 hoteles o pensiones en 1984);
- una población temporal, de varios meses o años: profesores de escuela, empleados públicos o de bancos, etc., que en este caso perciben indemnizaciones por alejamiento.

Diversificación de Actividades

Con la llegada de los nuevos habitantes de todas las regiones, Nueva Loja evoluciona muy rápidamente: en 1982, la proporción de P. E. A. en la agricultura es ligeramente más alta que en Coca o Tena, pero no tan significativa como podría esperarse del hecho de que los habitantes—fundadores son agricultores que han conservado siempre, según afirman los "antiguos" interrogados en el lugar, su terreno inicial en el Centro Poblado (3)

Ramas de actividad	P.E.A. urbana 1982 (%)			
	Tena	N. Loja	Coca	País
Agricultura	6	9,7	7,4	5,2
Minas	0,2	3,7	5	0,2
Industria	5,4	7,9	5	15,8
Agua, Gas, Electricidad	0,8	0,6	0,3	0,8
Construcción	9	8,2	3	8,3
Comercio	10	18,7	9,6	18,4
Transporte, comunicación	5	8,3	5,5	6,2
Finanzas, seguros	1,2	1	0,6	3,4
Servicios	55,7	29	57	35,4
No especificado	0,9	5,8	3,4	2,4
Trabajo nuevo	5,3	6,5	2,2	3,7

Fuentes : INEC, Censo 1982.

En todo caso, las cifras muestran bien la rápida evolución de Nueva Loja, desde un centro de reagrupamiento de colonos hasta una ciudad de tipo comercial (comercio + transporte — almacenamiento — comunicación = 270/o, o sea casi tanto como los ser-

vicios); y, en una menor proporción, una ciudad *pre-industrial* (obreros y artesanos). La diferencia es clara cuando se la compara con ciudades como Coca o Tena, de origen más antiguo y de tipo administrativo o social, donde más de la mitad de la P E A está empleada en los servicios.

Sin embargo, la proporción de personas activas empleadas en la rama de las minas es relativamente baja en los dos centros donde se hallan las principales bases petroleras; ésto confirma el efecto de enclave —sin gran repercusión en el funcionamiento de las ciudades vecinas— de las compañías petroleras, tal como aparecía desde los primeros años de Nueva Loja. En la actualidad, por ejemplo, de las 300 personas empleadas en el consorcio CEPE—TEXACO de Lago Agrio, solamente 3 o 4 viven en Nueva Loja; todos los demás empleados, altamente tecnificados, son originarios de otras regios (especialmente de la Sierra o extranjeros), viven en el campamento sin su familia y vuelven en su tiempo libre (cada 9 días) a su lugar de residencia habitual (hay un vuelo diario a Quito). Sin embargo, la presencia de las actividades petroleras favorece la instalación de pequeñas empresas de contratistas para trabajos anexos como mantenimiento vial, plataformas, aprovisionamiento de los pozos, etc (4).

Este es en apariencia el único modo indirecto de la intervención del petróleo en el funcionamiento actual de la ciudad ya que las actividades de distracción, el hábitat, el aprovisionamiento, los transportes, etc. del campamento, son totalmente independientes.

En fin, es interesante subrayar que las actividades no especificadas en Nueva Loja y Coca —ciudades “pioneras” aisladas, próximas a la frontera colombiana, en pleno corazón del frente pionero—, son más altas que en Tena. Este dato permite plantear el problema del sector informal y de las actividades clandestinas, incluso ilegales (prostitución, contrabando, tráfico de droga, etc.) y del papel que juegan en el enriquecimiento y, por lo mismo, en el crecimiento de este tipo de ciudades donde el Estado o la ley no es el actor mejor representado.

4. Las condiciones de vida

Esta ausencia casi total del Estado es particularmente flagrante en lo que toca a las condiciones de vida de la población. En la Región Amazónica más que en otras partes, a causa del alejamiento, de los escuá-

(4) Lamentablemente, no ha sido posible evaluar este fenómeno que convendría ser profundizado.

(5) Fuentes: Dirección Provincial de Salud de Napo, abril de 1984.

lidos recursos de los nuevos municipios, y de la falta de ayuda gubernamental, el equipamiento urbano es muy deficiente (servicios de agua, gas y electricidad, muy limitados; saneamiento inexistente; no hay ace- ras o las hay pocas . . .). En Nueva Loja y Coca, la proporción de trabajadores en la rama de agua, gas y electricidad es muy expresiva (0,6 o/o).

Las condiciones de hábitat, de seguridad y de salubridad son asimismo extremadamente precarias: en las dos ciudades mencionadas, menos de la mitad de las viviendas dispone de servicio higiénico (WC), privado o común; más del 90o/o de ellas no tiene acceso más que al agua de pozos, de corrientes, de lluvia, etc. (INEC. Censo de vivienda 82; cf. el capítulo sobre el medio ambiente urbano)

Aunque se trate de un caso especial, bastaría un solo ejemplo para ilustrar el conjunto del problema: Nambija, en la provincia de Zamora—Chinchi, “suburbio sobre oro”, típica ciudad pionera, aloja de 1 000 a 15000 personas que se mueven en torno de la extracción del oro y que viven en condiciones absolutamente indescriptibles de hábitat, de salubridad, de riesgo, de trabajo, de anarquía general.

Desde el redescubrimiento de la mina allá por el año de 1970, más de un millar de barracas de zinc, madera y plástico se hallan instaladas al apuro, en cualquier lugar, al ritmo de las llegadas (100 personas por día según la prensa). Ningún camino, ninguna infraestructura, ninguna autoridad, ninguna ley que no sea la del oro que cada cual extrae a cualquier precio y que revende al mejor postor. Nambija ilustra el caso extremo de un hacinamiento, en pocos años, de millares de personas en un sitio muy provisional, donde reina la más sórdida miseria, sin ninguna intervención del Estado (fuentes: Periódico El Comercio de 28 de Octubre y del mes de noviembre de 1984).

La deficiencia de los servicios

Paralelamente, la ayuda gubernamental está ausente en el campo de los servicios. Si bien se hacen esfuerzos en lo que toca a la educación al menos primaria (240 escuelas en la provincia de Napo en 1978 y 420 en 1983) (5), por ejemplo, la asistencia médica plantea todavía problemas muy graves. Y sin embargo, toda una serie de factores se suman para hacer de estas regiones zonas particularmente frágiles, como lo atestiguan las principales causas de mortalidad en el cantón de Lago Agrio en 1983:

	número de casos
—1. Enfermedades infecciosas y parasitosis	27
—2. Accidentes, envenenamientos y violencia	22
—3. Causas mal definidas y desconocidas	20
—4. Desnutrición	6
—5. Anemia	6

En efecto, las diferentes agresiones, sean "naturales" o humanas, típicas de estas regiones pioneras afectan, además, a una población totalmente desprovista de los medios, de las costumbres y de la organización necesarios para compensar, mediante una higiene rigurosa y una alimentación equilibrada, su susceptibilidad a este nuevo medio ambiente.

Dentro de este contexto, la ciudad, en el plano de la asistencia médica, está mejor dotada que las zonas rurales gracias a la jerarquía de los establecimientos: allí se encuentran los únicos hospitales misionales, militares o del Estado, los representantes de las diferentes especialidades, las farmacias, etc. Pero estos servicios que deben responder al mismo tiempo a la demanda de la población urbana y rural, que no dispone de Subcentros o Puestos de Salud, son deficientes, no solamente en cantidad sino también en calidad: vetustez de ciertas instalaciones (el hospital del Tena data de 1952), falta de equipo, de medicamentos y de personal.

Los problemas de aprovisionamiento

Otro aspecto importante hace todavía más difícil la vida en estos centros urbanos: el del aprovisionamiento de productos básicos, alimenticios u otros. El caso de la provincia de Napo es también aquí elocuente. Primero porque pone en tela de juicio el modelo de agricultura practicado en las zonas de colonización alejadas, donde es ínfima la parte de producción destinada al consumo local (exceptuando el ganado, aunque la carne es un producto caro). Segundo, porque hace intervenir también el origen de los migrantes, generalmente recién llegados de la Sierra, así como las costumbres alimentarias que conservan en el nuevo medio. Esto da como resultado un aprovisionamiento que proviene casi exclusivamente de la Sierra, alimentos caros y una dependencia casi total del resto del país.

5. Las relaciones inter-regionales

Los flujos de transportes públicos de pasajeros ilustran la importancia de los vínculos con la región central, proveedora de gente primero, y luego de mercaderías.

Sin considerar las razones culturales (relaciones preferenciales que los migrantes mantienen con su región de origen, lazos familiares, etc.), el sistema económico imperante en el país y reproducido en las nuevas zonas de producción primaria como son las regiones tropicales húmedas, podría difícilmente generar otro tipo de relaciones inter-urbanas.

En el caso de Napo, el funcionamiento de los nacientes centros urbanos se reduce al papel de posta entre

(6) INEC, Censo de 1982

las áreas de producción primaria, agrícola o minera, y los centros de consumo o de exportación (cf. por ejemplo, el oleoducto Napo - Esmeraldas y la ausencia de refinería en el lugar). Estos centros sirven también de sitios de aprovisionamiento de productos alimenticios y manufacturados provenientes de otras regiones para el consumo local.

El aspecto industrial es allí muy débil y la vida de las pequeñas empresas locales (autónomas o filiales de sociedades con sede en Quito o Guayaquil) depende estrechamente de la presencia temporal de las compañías petroleras. La poca representación de la rama de finanzas y seguros en la P. E. A. de las tres ciudades principales y la falta de créditos, que significa falta de posibilidades de inversión, no permiten presagiar una alternativa inmediata a la dependencia creciente.

6. ¿Otras evoluciones ?

El alejamiento, es decir la distancia y las dificultades de acceso, es un hecho esencial en el caso de las ciudades de Napo. Las diferencias que existen entre la región de la Costa y el Oriente, tanto en su situación geográfica respecto de los grandes polos de desarrollo, como en la antigüedad del poblamiento, es decir del crecimiento urbano, así como las modalidades de explotación de la tierra, no permiten generalizar las características detectadas en los principales núcleos urbanos de la provincia de Napo al conjunto de las zonas de colonización, sin una previa profundización.

En la etapa de pequeño "Centro Poblado" de las cooperativas de colonos, estas diferencias todavía no son muy acentuadas; así en la vertiente occidental de los Andes, al norte de Quito la carretera de Nono a Puerto Quito presenta, por ejemplo, varios pequeños núcleos urbanos cuyo proceso de formación es comparable al de los Centros Poblados de Napo (CEPLAES, 1978):

Centros Poblados	Distancia de Quito	Fecha Fundac.	Pobl. 1974	Pobl. 1982 (6)
S. Miguel de los Bancos	94 km	1963/4	538 hab.	1359
P. Vicente Maldonado	116 -	1970	873 -	921
Puerto Quito	142 -	1974	138 -	?

Allí se ve la importancia de la carretera y del río (con dirección a Esmeraldas), tanto para el poblamiento como para los intercambios. Allí se encuentran también los mismos actores: familias de colonos primero, luego funcionarios, comerciantes, artesanos, etc.

La proximidad de los mercados (interior y exterior) anima aquí a la instalación de pequeñas unidades de transformación de los productos locales: especial-

mente, aserraderos, "piladoras - secadoras" de café (7); además se desarrollan nuevas actividades relacionadas con el aprovisionamiento urbano, como la ganadería de leche en Nanegal y Nanegalito, etc.

Aunque la emergencia propiamente dicha de estos núcleos parece seguir el mismo proceso, se dan ya ciertas variaciones ligadas a:

- la densidad y variedad de las migraciones, provenientes a la vez de la Costa y de la Sierra.
 - las facilidades de salida de la producción;
 - movilidad humana, etc.,
- que influyen sin duda en la evolución posterior de los centros urbanos.

7. Santo Domingo de los Colorados

Las diferencias son mucho más claras en toda la zona que se extiende alrededor de Quevedo, Santo Domingo y Quinidé.

En este sector, la existencia de dos verdaderas ciudades es debida a la combinación de factores favorables (cruce de carreteras, proximidad a Quito, a Guayaquil y puertos principales, condiciones físicas favorables a la agricultura tropical . . .) y a la convergencia de variados actores:

- En primer lugar, *los colonos*, desde los años 50, con el avance de la frontera agrícola hacia el Norte para el cultivo del banano y luego para una agricultura más diversificada y para la ganadería, en respuesta a la demanda del mercado interior, sobre todo urbano;
- *El Estado*, presente desde 1958 en Santo Domingo a través del I. N. C. con un proyecto de colonización dirigida que fracasa y es abandonado oficialmente en 1962; a partir de 1964 este proyecto es reemplazado por otro de colonización semidirigida a cargo del IERAC (JUNA-PLA 1973). Posteriormente, varias otras políticas de asistencia gubernamental a la colonización se hacen presentes en el sector, entre ellas los proyectos de D. R. I. (Desarrollo Rural Integral), como el de Quinidé - Malimpia - Nueva Jerusalén (BARSKY, O, 1982)
- *Grandes empresas de explotación maderera y agrícola*: plantaciones de palma africana y de abacá.

(7) En la provincia de Napo, aunque existen también estas unidades, la mayor parte de producción de café y de madera es comprada en bruto y transportada hacia la Sierra o la Costa.

Al comienzo de la década del 60, se introducen la palma africana en el Ecuador y va a desarrollarse en forma rápida en las favorables condiciones de la Costa (triángulo Quinidé - Quevedo - Santo Domingo) antes de penetrar también en la Región Amazónica.

La explotación de estos dos nuevos productos tropicales a gran escala es el origen de varios fenómenos en el aspecto urbano y pre-urbano :

La formación de un proletariado rural constituido por obreros agrícolas, jornaleros empleados en las plantaciones, quienes están concentrados en los pequeños agrupamientos que jalonan las carreteras Quinidé - Santo Domingo - Quevedo (por ejemplo, La Unión, La Independencia, La Concordia, etc.) Aunque la falta de datos no permite dar una respuesta se puede preguntar ¿si existe allí, como en la primera etapa de Shushufindi-Central, la constitución de núcleos urbanos diferentes a los que se encuentran de ordinario en las zonas de colonización tradicional (colonos - propietarios)?

El establecimiento de pequeñas fábricas de extracción de aceite (casi un centenar en toda la zona). Por razones técnicas, éstas se instalan en la proximidad de las plantaciones y no en las ciudades, pero ¿constituirán acaso un factor de concentración con el crecimiento previsible de la población en esos sectores?

- *Los intermediarios y comerciantes*; en las "grandes" ciudades se pueden distinguir fácilmente:

El comercio al por mayor, que corresponde a los productos forestales, agrícolas y ganaderos; a menudo se trata de grandes casas de negocios que ocupan un lugar privilegiado en el movimiento de productos entre las dos metrópolis del país y los puertos; estas empresas no sacan solamente los productos locales sino también los de regiones mucho más alejadas (por ejemplo, el café producido en Napo). Estos comerciantes, en Quinidé, Santo Domingo o Quevedo, no se limitan al papel de intermediarios sino que también empiezan a constituirse en pequeños productores a través de la compra de tierras y/o la instalación de pequeñas unidades de transformación (CEPLAES, 1978 y BARSKY 1982). A menudo tienen también su propia empresa de transporte.

El comercio al por menor, directamente vincu-

lado con el desarrollo y el aprovisionamiento urbano interno, y también al servicio de la población rural.

- *Los artesanos y pequeños industriales*, favorecidos también por el florecimiento urbano. En Santo Domingo, entre las principales actividades de estos actores se pueden enumerar por ejemplo (8):

	No. de unidades
fabricación de productos alimenticios	34
fabricación de vestidos	150
fabricación de calzado	60
fabricación de muebles y accesorios	122
fabricación de productos minerales	44
fabricación de productos metálicos, etc.	61

- Finalmente, *el sector terciario* reviste una importancia preponderante, tanto en el flujo de la población hacia los centros urbanos, como en el dinamismo económico de toda la región.

Efectivamente, a más de los servicios médicos o de educación (49 escuelas y 22 colegios sólo en Santo Domingo y una extensión de la Universidad Central en Quevedo), la representación del sector bancario es significativa: Quevedo y Santo Domingo tienen una sucursal del Banco Central, indicador de una fuerte actividad financiera. Hay además en Santo Domingo, por ejemplo, 4 sucursales de bancos privados y una agencia del Banco de Fomento. Todos estos establecimientos facilitan la obtención de préstamos y créditos, tanto a los agricultores como a los comerciantes que, en esta forma, están en capacidad, no solamente de estimular sino también de orientar el desarrollo de la región de una manera relativamente autónoma.

En forma paralela, toma importancia un último grupo de actores en una ciudad que ha alcanzado un tal nivel de crecimiento: los detentores del poder político. Santo Domingo posee un Municipio desde 1967, fecha de su cantonización, y desde 1979 un Alcalde elegido por votación (derecho de las capitales provinciales y de las cabeceras cantonales de más de 50000 habitantes).

El Alcalde actual, de origen guayaquileño, es también gerente de una sucursal bancaria; es así como los poderes financiero y político se concentran y se refuerzan mutuamente en este caso.

(8) Fuente: Cámara de Pequeñas Industrias. 7 Núcleo de Santo Domingo — 1982.

Santo Domingo ha sobrepasado ampliamente la etapa de “emergencia” y tiene en la actualidad la estructura y los elementos necesarios para un funcionamiento urbano propio.

¿Nuevas provincias ?

El grado de crecimiento (tamaño) y la autonomía de las ciudades en las zonas de colonización, son el reflejo del nivel de integración de esas regiones de producción primaria al espacio nacional. Las diferencias urbanas entre la Costa y la Región Amazónica son elocuentes desde este punto de vista: frente al impulso rápido, diversificado y en la actualidad bien estructurado del eje Quinindé — Santo Domingo — Quevedo, los núcleos urbanos de otros sectores pioneros (Norte, Oriente) son demasiado insignificantes para que se pueda prever su evolución así como la de los espacios marginales que les pertenecen.

En el porvenir de estos núcleos urbanos, la intervención gubernamental es tanto o más preponderante que el juego de los actores “espontáneos”. Sin embargo, el papel del Estado en estas regiones en vía de poblamiento, es por ahora paradójico:

- Por un lado (BROMLEY, 1981), hay desinterés del poder central por estas regiones, que por ser poco pobladas, son políticamente poco significativas, aunque en lo económico son generadoras de riqueza (los ingresos fugan hacia los grandes polos). Este desinterés se traduce en una gran deficiencia en el plano de la asistencia técnica y social, de los servicios, de las infraestructuras, de las comunicaciones, etc., así como de la planificación urbana (a nivel local y regional; constitución de una red urbana, etc.).
- Tal abandono y tales condiciones de vida no pueden menos que generar conflictos sociales (cf. la huelga de Napo en marzo de 1984). El Estado interviene entonces para restablecer el orden, de la misma manera como los funcionarios tratan de velar por la aplicación de las leyes y reglamentos dictados por el poder central.

Pero en las ciudades, que fomentan el agrupamiento y la organización de la población, comienzan a aparecer grupos de presión que luchan por una mayor autonomía, aunque no sea sino a nivel provincial.

En la provincia de Napo, con la llegada del petróleo y la colonización, el eje Nueva Loja—Coca se ha convertido actualmente en el polo más dinámico y en el centro de la región más poblada (en 1982, los cantones Lago Agrio y Orellana reunían 53 mil habitantes; los Cantones Tena y Archidona, 41 mil).

Los poderes políticos y administrativos se hallan concentrados en Tena, la capital provincial, que se halla a 6 o 7 horas por mala carretera (230 km) de Nueva Loja y, a igual tiempo, en canoa, de Coca. Tena no dispone de transporte aéreo y se halla en un entorno totalmente distinto al pie de la vertiente oriental de la Sierra.

Un comité para la creación de una quinta provincia amazónica ha sido creado a finales de 1984. Dirigido por el fundador de Nueva Loja, este comité fue fruto de la iniciativa de los po-

bladores más dinámicos, especialmente de los primeros pioneros.

Un detalle sin embargo, no se ha resuelto aún: ¿Cuál de los dos centros, Nueva Loja o Coca, se convertirá, si es del caso, en capital de la nueva provincia? Las dos localidades tienen aún mucho tiempo por delante para comparar sus ventajas respectivas.

Si bien la emergencia de ciudades en los centros de colonización sientan las bases de una nueva organización regional del país, la línea política actual no se encamina mucho hacia una mayor autonomía de las regiones más productivas, frente a un poder central cada vez más fuerte.

III PARTE

EFFECTOS DEL CRECIMIENTO URBANO

Estudios de Casos

INTRODUCCION

Las investigaciones urbanas en el Ecuador se han referido principalmente, hasta una fecha reciente, a los problemas de diseño urbanístico así como a las denominadas crisis urbanas y su origen económico y social. Como se habrá observado, si bien esta obra se inscribe en este tipo de investigaciones, a lo largo de las dos primeras partes, nuestra preocupación ha sido sobre todo de reubicar el desarrollo urbano y su eje central Quito-Guayaquil, en un marco de relaciones geográficas y de diferenciaciones regionales. Nuestro propósito es aportar con ciertas aclaraciones susceptibles de llevar a una mejor comprensión de la dinámica del sistema de organización del espacio ecuatoriano.

En una última parte realizada esencialmente a partir de estudios de casos, querríamos valorar ciertos problemas de naturaleza geográfica, planteados por el extraordinario crecimiento urbano que experimenta el país desde hace más o menos cincuenta años.

Plantaremos primero ciertos problemas relativos al medio ambiente de las zonas urbanas. Este medio es muy variado en función de los lugares y de la situación de las ciudades. Los problemas planteados por la adaptación del crecimiento urbano a condiciones geográficas, desde la destrucción de Riobamba en 1797, están entre los más agudos que deben resolver los responsables públicos.

El crecimiento de las ciudades se traduce también en una gran diversificación de los paisajes urbanos, no sólo en función del medio natural sino también de las formas sociales y espaciales del desarrollo económico. La tendencia a la segregación espacial de los grupos sociales y de las actividades económicas, por ejemplo, provoca una dinámica de los barrios a raíz de la cual se producen numerosos problemas, como lo veremos en el capítulo 10.

Esta segregación espacial así como la extensión desordenada de las ciudades, ha sido facilitada por el crecimiento desigual de los transportes. Estos por la poca preferencia que dan a las necesidades colectivas se ha convertido en uno de los mayores obstáculos para un desarrollo urbano armónico. En este campo, nos limitaremos a hacer la síntesis de algunos trabajos ya realizados.

Hemos subrayado frecuentemente el "continuum" entre ciudades y campo. Uno de los aspectos más importantes de este hecho geográfico está en el abastecimiento de las ciudades en productos alimenticios. ¿Los sistemas comerciales que se han establecido en el curso de la historia para alimentar a los habitantes de las ciudades, siguen adaptados al crecimiento actual? ¿Las soluciones tecnocráticas propuestas y la evolución actual de este sector económico no tendrán consecuencias sobre la organización de la misma red urbana?

Los capítulos 12 y 13 mostrarán en su orden cómo se plantean estos problemas, primero de modo general para el país, y luego de modo particular para la ciudad de Ambato, verdadera "ciudad mercado" del Ecuador.

Terminaremos, finalmente, esta última parte con el estudio comparado de dos conjuntos urbanos, los de Manta-Portoviejo y de Machala-Puerto Bolívar. Su fuerte crecimiento produce variados problemas en los que aparece en forma constante un dato fundamental del crecimiento urbano: el de las relaciones de la ciudad con su entorno rural.

PROBLEMAS AMBIENTALES CRECIMIENTO URBANO
CASOS DE MANTA Y LATACUNGA

P. Peltre
J. Rodríguez

El medio urbano constituye un ecosistema artificial muy particular. Resultado de una radical transformación del medio rural, si no "natural", que se caracteriza por una considerable densidad de población, inexistente en cualquier otro lugar. Este hecho mayor provoca varias consecuencias esenciales. El ecosistema urbano importa masivamente energía, materiales, alimentos y agua.

En cambio, produce cantidades considerables de desperdicios que acumula en su propio sitio o que exporta causando la contaminación de su entorno cuando son insuficientes los sistemas de destrucción de estos desechos.

En la medida en que se trata de un sistema completamente construido, modifica en profundidad el funcionamiento de su sitio en los aspectos biológico (vegetación y fauna), geomorfológico (estabilidad de las pendientes, drenaje) e hidrológico (problemas de escurrimiento y de abastecimiento de agua).

Además, aunque casi totalmente artificial y beneficiario de muy poderosos medios tecnológicos, el ecosistema urbano no puede librarse completamente de las dinámicas naturales que él mismo ha modificado y cuyos efectos ha agravado a veces en detrimento suyo. Todo esto exige una verdadera gestión del medio, tanto para controlar los daños producidos por la ciudad como para regular las dinámicas naturales propias del lugar.

Enmarcados en esta perspectiva general, hemos elaborado, durante 6 meses de investigación, un ordenado sistema de recortes de periódicos, que nos permitió identificar el tipo de problemática medio-ambientalista tal como lo percibe el público en algunas de las ciudades ecuatorianas. Entregamos a continuación una aproximación sistemática de tipos de transgresiones al medio ambiente urbano, sin dejar de reconocer que parte importante de esas transgresiones se articulan con el entorno: los procesos de alteración del medio son una cadena sucesiva de fenómenos que desborda la elemental diferenciación entre lo urbano y lo rural. Unos no solo son efectos sino causas de los otros.

Antes de estudiar en detalle el medio urbano de dos ciudades medianas, Manta y Latacunga, definiremos

un marco conceptual de los problemas del medio urbano en el Ecuador, fundado en la distinción entre los problemas, por una parte vinculados a las presiones del sitio así como a la modificación de las dinámicas naturales, y por otra, a los directamente producidos por la ciudad misma.

1.- El funcionamiento y las perturbaciones de los sitios urbanos

La mayor distinción que puede hacerse entre los sitios urbanos de las ciudades ecuatorianas, se basa en la oposición entre la Sierra y la Costa, en términos de topografía y de clima esencialmente: problemas de espacio disponible, de estabilidad de las pendientes, de riesgos de escurrimiento y de aluviones en la Sierra; problemas de drenaje de las zonas bajas, riesgo de inundaciones y clima tropical en la costa.

1.1- Los sitios urbanos de la Sierra

Problemas de espacio disponible: La mayoría de las ciudades de la Sierra, localizadas originalmente de acuerdo a criterios defensivos o políticos, en sitios dimensionados para unidades urbanas pequeñas, experimentan agudos problemas de espacio disponible para su crecimiento.

Quito, por ejemplo, ha multiplicado su superficie por cerca de 40 veces entre 1880 y 1980 (Carrera B., 1984, p. 9). La topografía particular de su sitio —un escalón alargado en sentido N-S al pie del Pichincha, que domina en 500 m. el valle andino— ha impuesto a la ciudad un crecimiento longitudinal (3 a 4 km de ancho por 25 km de largo), una ocupación de fuertes pendientes al este y al oeste del sitio, para ganar espacio, y un relleno de la red de drenaje de las quebradas del Pichincha.

Mientras Ibarra, Cayambe o Riobamba tienen sitios suficientemente amplios para no tener tales problemas, al contrario, Loja y Ambato sufren igualmente de la ocupación de las pendientes fuertes y de los problemas relacionados con el drenaje natural.

Problemas geomorfológicos: Las presiones impuestas al crecimiento urbano por la topografía de los sitios, han inducido un riesgo geomorfológico a veces importante, que se explica esencialmente por las

modificaciones del drenaje natural. Así, en Quito, alrededor de 280 accidentes han afectado a la ciudad entre 1900 y 1985, repartidos entre las inundaciones y los aluviones en la desembocadura de las quebradas del Pichincha, los derrumbes en los barrios periféricos establecidos sobre las fuertes pendientes, y los hundimientos causados por fenómenos de erosión interna en los rellenos de quebradas (1).

Los mayores problemas del sitio están directamente relacionados con el reemplazo del sistema natural de drenaje por un sistema artificial: la red de alcantarillas de Quito debe evacuar no solamente las aguas negras y las de escurrimiento de la ciudad misma, sino también las que afluyen de las 68 quebradas (2) de la vertiente oriental del Pichincha, que no disponen sino de tres salidas (el Río Machángara, y las quebradas El Batán al E. y Carcelén al N.). Las aguas de todas estas quebradas atraviesan actualmente la ciudad por la red de alcantarillas, la que es localmente insuficiente para evacuar las fuertes intensidades de lluvia, frecuentes en el clima ecuatorial de montaña. En estos casos las aguas y el lodo pasan por las calles causando daños a veces importantes como en el aluvión de la avenida La Gasca en 1975, debido a la ruptura de una presa natural de ramas y desperdicios formada en el curso de la quebrada Pambachupa que domina la avenida.

Esta red de alcantarillas que hace las veces de un drenaje de montaña, con crecidas brutales y violentas, plantea problemas de mantenimiento especialmente difíciles: limpieza permanente e indispensable de los materiales aluviales y daño de las canalizaciones que provoca fenómenos de erosión interna, los que a su vez afectan a los rellenos de numerosas quebradas antiguas, en las que el flujo de las canalizaciones rotas remueve materiales finos como limos y arenas. En las zonas donde el fenómeno es más activo, aparecen hundimientos que afectan muy a menudo a calles y avenidas que por lo general ocupan antiguos trazos de quebradas.

Los hundimientos acaecidos en 1983 en el barrio de la Mena II (Gómez N., Ryder R., Winckell A., 1984) están directamente relacionados con el relleno de una quebrada drenada por desagües defectuosos así como con la presencia de túneles de antiguas minas de arena, que han agravado los fenómenos de erosión interna.

Riesgos sísmicos y volcánicos: A más del riesgo geomorfológico relativamente menor, comparado con los desastres que pueden causar los terremotos y las erupciones volcánicas, muchas ciudades de la Sierra están expuestas a estos dos riesgos mayores.

(1) Peltre P. Estudio de los artículos del diario El Comercio, de 1900 a 1985. Trabajo en curso.

(2) Peltre P. Cartografía de las antiguas quebradas de Quito. Trabajo en curso.

El riesgo sísmico está vinculado con la reactivación de las grandes fallas del sistema andino. Las ciudades más expuestas en el Ecuador parecen ser Ibarra y Otavalo (destruidas en 1868), Latacunga (destruida a fines del siglo XVII), Ambato (asolada en 1949), Riobamba (destruida totalmente en 1797 — cf. Deler J.P., Gómez N., Portais M., 1983)* lo mismo que Quito, donde el riesgo ha aumentado con el crecimiento urbano reciente. Además, el sitio de Quito presenta ciertas analogías con el de México, donde el efecto del terremoto del 19 de septiembre de 1985 estuvo agravado por la naturaleza geológica del subsuelo, cuyos sedimentos entraron en resonancia con una longitud de onda particularmente larga. Por cuanto el norte de Quito está asentado sobre tierras aluviales fluvio-lacustres (cf. diario Hoy del 26 de octubre y del 20 de noviembre de 1985), según la naturaleza del sismo, son estos barrios los más amenazados, o los que están edificados sobre las importantes fallas que limitan el escalón de falla al lado oriental. Este tipo de riesgo no puede ser previsto en la actualidad y solamente las normas de previsión que se han hecho presentes con la construcción de los grandes inmuebles, ofrecen cierta protección.

El riesgo volcánico directo, mejor localizado y mucho más previsible, concierne sobre todo a Quito y a Baños, próximos al Pichincha y al Tungurahua, respectivamente. Está muy agravado por el peligro indirecto debido al deshielo de la nieve de los volcanes más altos, cuya erupción, aunque sea de amplitud mediana, puede provocar una colada de lodo catastrófica (lahar) a través de los ríos que nacen allí y causar un desastre como el de Armero (Colombia, septiembre de 1985), pese a hallarse a 60 km del Nevado del Ruiz en erupción. Las ciudades ecuatorianas más expuestas a este tipo de riesgo son Latacunga (cf. fig. 2) y el valle de Los Chillos, donde Quito se extiende en la actualidad, que ya han sido afectados por las coladas de lodo del Cotopaxi en 1742, 1744, 1768 y 1877 (Hall M., 1977). Debe mencionarse también como localidades que tienen este riesgo, a Baños, Riobamba, Ambato y Cayambe, vecinos a volcanes considerados como inactivos a escala histórica. Son localidades que si bien están menos expuestas que las anteriores el peligro de erupción, no es menos cierto que es difícil afirmar que un volcán geológicamente reciente haya cesado toda actividad.

1.2— Los sitios urbanos de la Costa

El espacio urbanizable: Las ciudades de la Costa, generalmente localizadas en las llanuras aluviales, en función del acceso al agua o de las posibilidades de

* Existe en el Instituto Geofísico de la Politécnica Nacional un catálogo de los sismos antiguos ocurridos en el Ecuador (Sismólogo J. Egred)

transporte fluvial o marítimo, han experimentado problemas de espacio disponible menos agudos que en la Sierra. Sin embargo, con el crecimiento urbano, los terrenos pantanosos e inundables han constituido muy pronto serias limitaciones para la expansión de las ciudades: los nuevos barrios de Esmeraldas ocupan ahora las fuertes pendientes de las colinas al oeste del Río, y en Guayaquil los trabajos hidráulicos y el relleno de los antiguos esteros datan ya del siglo XIX, para proteger a la ciudad de las inundaciones y ganar espacio urbanizable (cf. cap. 5, 2da. parte).

En varias ciudades de la Costa, el crecimiento urbano ha ocupado en la actualidad todo el espacio de fácil utilización; así, en Machala, Guayaquil, Babahoyo, y Esmeraldas, los barrios marginales se desarrollan desde hace varios años —por ocupación ilegal—, bajo forma lacustre, con casas construidas sobre pilotes encima del fango y a veces hasta sobre cloacas de alcantarillado a lo largo de las vías de comunicación. Este tipo de expansión diseña nuevos barrios populares según una estructura de irradiación a lo largo de las vías de comunicación.

El aspecto geomorfológico de los sitios está dominado esencialmente por los problemas de drenaje y por el riesgo de inundación. La pequeña diferencia de altitud entre el suelo construido en las zonas bajas y el nivel de los esteros en Guayaquil, o el de los pantanos en Babahoyo y Machala, plantea serios problemas de evacuación de las aguas negras y de las aguas lluvias, por falta de una pendiente suficiente en la red de desagües, y hasta por la falta total de ésta última en los barrios marginales más recientes.

El sitio de Guayaquil, al fondo del estuario más importante de la costa del Pacífico, es muy particular porque ocupa la raíz del delta del Río Guayas, actualmente poco funcional (3). De este delta quedan los “esteros”, antiguos canales anastomosados del delta, actualmente cerrados aguas arriba por el acarreo de materiales y ahora solo ocupados por agua salada. Estos esteros han causado a la ciudad numerosos problemas de circulación y son rellenados progresivamente para ganar espacio urbanizable.

En términos de riesgo geomorfológico, son las crecidas de los ríos las que representan graves amenazas de inundación para numerosos sitios urbanos. Así Babahoyo, construida en sus orígenes sobre un dique aluvial del Río del mismo nombre, se ha extendido por detrás de este dique, en una planicie inundable; en consecuencia la ciudad se inunda casi cada año, a tal

- (3) Lo que significa que la gran sedimentación que construyó el delta en el pasado ya no es actualmente suficiente para alimentar bancos de arena y de fango vivos, así como de mantener canales anastomosados.
- (4) Ingeniero Segovia, y Sismólogo Egred (Inst. Geofísico de la Politécnica Nacional), informe oral.

punto que la carretera Quito-Guayaquil ha debido ser construida sobre pilotes de cemento. Durante el invierno de 1982-83, los barrios del sur de Guayaquil, ubicados en la llanura aluvial baja, al contacto con la planicie fluvio-marina de Manglar fueron inundados durante varios meses. Ventanas, Daule, Milagro, El Triunfo y Machala se han inundado también parcialmente en ese mismo invierno (cf. Acosta, Winckell A., 1983). Las medidas de protección contra el riesgo de inundaciones comprenden la construcción de diques a lo largo de los ríos, el dragado de sus lechos para facilitar la corriente, y el relleno de los barrios más bajos para elevar su nivel topográfico. Esta última medida, muy eficaz pero costosa, es sin embargo de difícil aplicación en un tejido urbano ya construido, en la medida en que la elevación del nivel de las calles agrava el problema de las viviendas, que es imposible de levantar.

El clima tropical, por sus elevadas temperaturas unidas a la presencia frecuente de aguas estancadas, produce un riesgo biológico no despreciable al favorecer la proliferación de insectos, de parásitos y de pequeños roedores. Algunos de estos insectos son portadores de enfermedades tropicales, como los mosquitos que transmiten el paludismo y el “mal de Chagas”. Todas las ciudades de la costa tienen que ser consideradas como más insalubres que las de la Sierra por el solo hecho del clima, tanto más que tienen graves problemas en la provisión de agua potable de calidad, de la que hablaremos más adelante.

El riesgo sísmico es más difícil de apreciar en la Costa que en la Sierra por falta de datos históricos; las ciudades no existen sino desde hace algunas décadas y los antiguos terremotos, que afectaban poco a las construcciones ligeras, han dejado allí pocas huellas. Sin embargo, Guayaquil fue víctima el 18 de agosto de 1980 de un temblor que causó 7 muertos, 50 heridos y un centenar de casas destruidas o dañadas; el sismo se sintió en Guaranda, Milagro, Portoviejo, Machala y Esmeraldas (El Comercio, 19 y 20 de agosto de 1980). Por otra parte, uno de los más violentos sismos registrados en el mundo (sismógrafo de San Francisco) afectó a Esmeraldas en 1906, con un grado de 8,6 en la escala de Richter (4), relacionado con la proximidad a la unión de tres placas geológicas (cf. Hall M., 1977, p. 13). En resumen, la región de la Costa ecuatoriana está sujeta a un peligro sísmico real, probablemente más grave que en la Sierra por el hecho de su situación con respecto a los grandes accidentes geológicos.

Este riesgo se agrava en la Costa por el espesor de los sedimentos sobre los cuales están construidas muchas ciudades, susceptibles de amplificar los efectos de sismos de gran longitud de onda. Además, la localización directamente sobre la Costa de ciudades como Machala, Salinas, Manta, Esmeraldas, las expone al se-

rio peligro de maremotos de origen sísmico.

2.- Problemas ecológicos del crecimiento urbano: contaminación y consumo.

La vida de una ciudad puede compararse a un organismo vivo. Ella consume, produce y efectúa intercambios con un entorno próximo y lejano, en parte importando productos que hay que solicitar al suelo agrícola y al mar; en parte exportando desechos a través del aire, las vías terrestres y las corrientes fluviales, y marítimas. Es así como se afectan gravemente y con mucha frecuencia los sistemas ecológicos aledaños a las ciudades.

Además, la propia expansión urbana ha generado nuevos requerimientos de infraestructura al demandar un perfeccionamiento de los servicios públicos, de provisionamiento de agua, de alcantarillado, de recolección de basuras y aguas negras, de energía eléctrica y otros, para adecuarlos al acelerado ritmo de crecimiento urbano, que implica siempre nuevas superficies incorporadas.

2.1- Las contaminaciones urbanas

Aire y ruido: La contaminación del aire y la causada por el ruido, están parcialmente representadas en las grandes ciudades ecuatorianas, más frecuentemente en los centros antiguos, comercialmente activos y que sufren de embotellamientos en la circulación.

La masificación de la motorización urbana, que se agrava cuando el número de vehículos de uso privado es elevado, es muy exigente en oxígeno; un vehículo requiere diez veces más de aire que un hombre. Las condiciones topográficas agravan la situación: las ciudades ubicadas en valles o cuencas profundas, en períodos de calma, están expuestas a un incremento de la contaminación atmosférica. En las ciudades ecuatorianas, la mayoría de los terminales de buses interprovinciales se localizan en las zonas céntricas y densamente pobladas (Machala); las emisiones de humos y gases (Cuenca) así como el ruido (Milagro) son factores importantes de deterioro del medio ambiente urbano. La propia "calidad atmosférica" puede verse afectada debido a la influencia de agentes químicos que pueden incrementar la carga bacteriológica del aire.

Algunas fábricas de materiales de construcción funcionan en forma rudimentaria (Latacunga) y arrojan humos en exceso (Selva Alegre, Azogues), causando serios perjuicios a terrenos aledaños. El ruido de empresas textiles (El Inca en Quito) afecta la capacidad auditiva de los trabajadores. La ubicación de los aeropuertos dentro de las ciudades (Quito, Guayaquil), produce agresiones permanentes, a más de un serio

peligro de accidentes como lo demuestra el estallido, en 1984, de un avión de transporte al despegar del aeropuerto de Quito sobre el Barrio El Rosario, que dejó cerca de treinta muertos.

La contaminación térmica de centrales eléctricas, cuando éstas se ubican dentro del área poblada, es un problema grave, aún más si el agua es restituida a grandes temperaturas a los ríos, se producen efectos perceptibles en la flora y fauna de sus riberas. (Esmeraldas).

Instalaciones industriales: Con un fuerte crecimiento en los últimos años (cerca del 25% por año entre 1976 y 1979), una parte importante de las industrias ecuatorianas está localizada en las ciudades: 80% en Quito y Guayaquil, y el resto en Cuenca, Manta, Ambato, Riobamba, Latacunga y Esmeraldas (Fundación Natura, 1983, p. 79).

Al comienzo, estas empresas se han instalado de modo espontáneo, en la periferia inmediata al tejido urbano, en el que luego han sido englobadas por el crecimiento de las ciudades. Los ejemplos de fábricas ubicadas en los barrios residenciales y que producen graves daños en el vecindario, son numerosos: ruido difícilmente soportable, humo nauseabundo, desechos de materiales cuyos olores insoportables son distribuidos por las alcantarillas del barrio a centenas de metros de distancia. Estas instalaciones en pleno tejido urbano dan lugar con frecuencia a conflictos entre los vecinos y los industriales, que se niegan al desplazamiento solicitado por las asociaciones barriales, debido al gasto importante que representa. Además, en las ciudades medianas, la expansión industrial tiene a veces conflictos con la utilización agrícola de las buenas tierras de cultivo cercanas a la ciudad, como es el caso en Cuenca, a comienzos de 1986, para el proyecto del parque industrial de San Joaquín, área de gran producción hortícola (cf. Hoy, marzo de 1986).

A más de la contaminación localizada, las industrias contribuyen en gran escala a la evacuación, a través de los ríos, de desechos químicos más o menos tóxicos no biodegradables: los residuos de cadmio y de mercurio (industria del papel) que se acumulan en los organismos vivos, los esteres de ácido ftálico (industrias plásticas) y los policlorobifenilos (fabricación de aislantes eléctricos), fuertemente tóxicos, son algunos ejemplos de esta contaminación de las ciudades a gran distancia (Fundación Natura, 1983, p. 80).

Problemas de vialidad: El crecimiento urbano acelerado ha provocado, en casi todas las ciudades ecuatorianas, la aparición de nuevos barrios periféricos, gran parte de los cuales —los más pobres, generalmente espontáneos— no cuentan con una red de vías asfaltadas o empedradas.

Durante la estación de lluvias, estos barrios están en medio del lodo, y durante la estación seca, son invadidos por el polvo, con graves consecuencias en cuanto a la salubridad: propagación de diversos virus, especialmente el de la meningitis. Las ciudades de crecimiento más rápido, como Santo Domingo y Quevedo, presentan bajo este aspecto las carencias más espectaculares, pero los barrios marginales de Quito y Guayaquil afrontan igualmente muchos problemas de construcción y de mantenimiento de las vías.

Los factores sociológicos del medio: Fenómenos de orden esencialmente sociológico como la extrema pobreza y la inseguridad, pueden ser igualmente considerados, al menos en parte, como problemas ecológicos producidos por la ciudad, en la medida en que afectan a la vez al paisaje urbano y a las condiciones de vida de numerosos ciudadanos. La amplitud de estos fenómenos, que afectan más o menos a todas las grandes ciudades del mundo, está directamente relacionada con su tamaño. La cuestión de saber si hay que considerarlo efectivamente como factores del medio ambiente urbano y en qué medida, merecería un análisis más amplio y no la estudiaremos aquí.

En fin, entre las diversas contaminaciones urbanas, figura sin duda en lugar importante, la producida por la evacuación de los desperdicios, sólidos y líquidos. Este punto merece un desarrollo más amplio, del que vamos a tratar en el párrafo siguiente.

2.2- La evacuación de los desperdicios

Basurales y desechos sólidos: Una buena parte de lo que es indispensable a la vida de la ciudad se vuelve desperdicio y debe ser eliminado, para evitar que el entorno no se deteriore. La civilización moderna ha multiplicado los detritus sólidos y ha transformado su naturaleza. Si antes eran normalmente biodegradables, ahora están constituidos por envases de metal, de vidrio o de material plástico, que no se destruyen fácilmente. Los tratamientos de desechos se han complicado y tienen hoy día un costo elevado.

Para una ciudad de un millón de habitantes la producción anual de desechos sólidos es igual a un número similar de toneladas/año, casi tres mil toneladas por día. En algunas ciudades se los incineran, pero esto provoca una contaminación atmosférica suplementaria. En algunos casos, equipos sofisticados logran producir un producto especial (compost) que se usa en la agricultura como abono.

Las basuras son utilizadas en muchas ciudades ecuatorianas principalmente para el "relleno sanitario" de quebradas y de esteros, agravando así los problemas de la estabilidad de los nuevos terrenos.

A más de estos problemas de eliminación y de recicla-

je, la recolección de basuras es a menudo muy insuficiente: muchos barrios marginales de Quito y de Guayaquil no cuentan con servicio de recolección de basuras, y en Portoviejo solo el 40% de la ciudad está cubierto por este servicio municipal (Rodríguez J., 1985). Las basuras se acumulan en los espacios disponibles: terrenos sin dueño, cauce de ríos, quebradas; provocan así riesgos sanitarios por la proliferación de insectos y de pequeños roedores, y tapan regularmente las bocas de las alcantarillas, agravando así los problemas de drenaje urbano. Una parte de las inundaciones urbanas de Quito es, en esta forma, directamente imputable a la deficiencia en la recolección de basuras.

En resumen, la recolección y el tratamiento de los desechos sólidos constituyen para muchas ciudades ecuatorianas un problema permanente, muy visible, cuyo mejoramiento no llega a igualar al ritmo del crecimiento de los nuevos barrios.

Los desechos líquidos: Ochenta y cinco por ciento del volumen de agua consumida se encuentra desechada después de usarse, y los ríos que recogen dichas aguas al no ser siempre capaces de reabsolverlas aparecen así contaminados. El Río Machangara en Quito es un buen ejemplo al respecto.

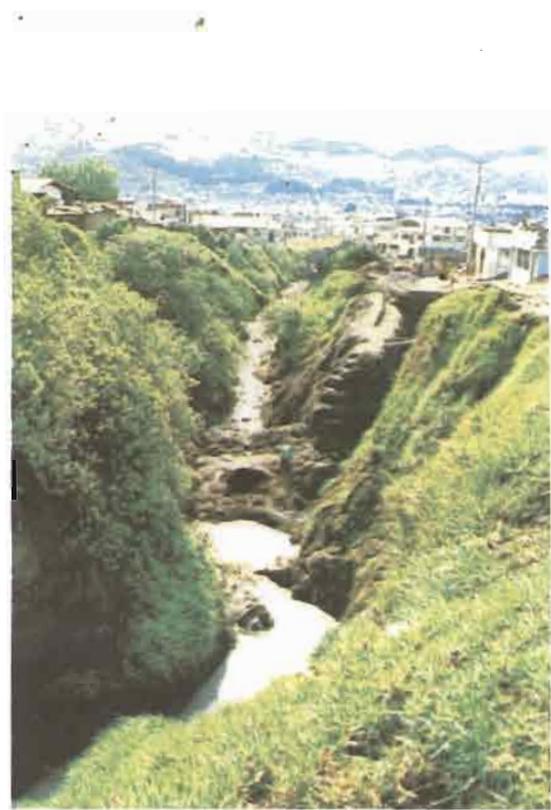
La red moderna de tubería ayuda a evitar la pestilencia local y los problemas sanitarios que eran tradicionales en los conglomerados urbanos antiguos, pero el problema de la contaminación no fue solucionado pues estos se trasladaron al espacio exterior de las ciudades, hacia los ríos cercanos. En la Costa, las áreas urbanas excesivamente planas, con un nivel freático bajo, son muy sensibles a los vertederos de alcantarillado sin tratamiento, así como de camales, fábricas y talleres mecánicos; o, como en el caso de Machala y Bahía, de aguas de o para piscinas camaroneras.

Para evitar tal grado de contaminación, agravado cuando el río lleva en suspensión desechos industriales, sería indispensable instalar centrales de depuración para asegurar condiciones soportables a los seres vivos que tienen su habitat en las aguas de estos ríos, y más que todo para evitar el uso de aguas negras en el riego de los cultivos cercanos de las ciudades. Este uso de aguas negras aguas abajo de las ciudades consolida el ciclo por el cual bacterias y amebas vuelven a la ciudad con el consumo de los productos de estos cultivos. (cf. Rodríguez J., 1985 y Fundación Natura, 1985, p. 82).

A más del costo de las estaciones de depuración, el principal obstáculo para su instalación consiste en la mezcla entre aguas negras y aguas lluvias en casi todas las ciudades ecuatorianas. La impermeabilización de los suelos que trae consigo la urbanización, aumenta considerablemente la tasa de escurrimiento, que llega



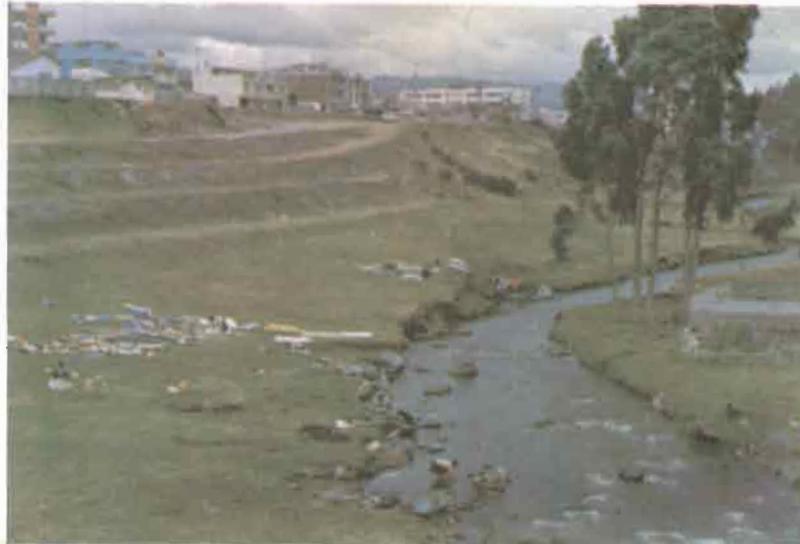
1. Quito:
Urbanización acelerada sobre el cono de deyección de la quebrada Rumipamba, la más importante entre las que drenan la vertiente Este del Rucu Pichincha (al fondo).



2. Quito:
Boca de alcantarilla para la quebrada La Raya, después del aluvión del 23-01-86. La desembocadura de la quebrada está actualmente urbanizada en su totalidad, lo que explica la inundación de fango el 23 de enero de 1986 en cinco manzanas de la urbanización Santiago, al Sur de la ciudad.



3. Machala:
Cualquier modo y circunstancia es útil para asegurarse el abastecimiento del líquido vital.



4. Latacunga:

Una de las descargas industriales en el río Cutuchi que agrava decisivamente el elevado grado de contaminación de este río. Estas aguas contaminadas son usadas para riego hortícola, algunos kilómetros aguas abajo.



5. Latacunga:

El río Cutuchi constituye una verdadera cloaca urbana, donde descargan desechos industriales y salidas del sistema de alcantarillado urbano. La oxigenación de las aguas de este río está en sus mínimos niveles.

al 100%: casi la totalidad del agua que cae sobre los techos, los patios encementados y las calles asfaltadas, corre y tiene que ser evacuada por la red de las alcantarillas. Esto aumenta el volumen de las aguas que hay que tratar en tales proporciones que el costo de las estaciones de depuración llega a ser prohibitivo.

La canalización de las ciudades ecuatorianas de principios de siglo, pequeñas en ese tiempo, evacuaba un bajo volumen de aguas servidas, que se diluían fácilmente en los ríos y causaban poca contaminación. Con el crecimiento de las ciudades, esta red ha sido agrandada progresivamente de acuerdo al antiguo modelo. Sin embargo, el volumen de las aguas servidas ha superado ahora el umbral de contaminación aceptable con relación a la capacidad de los ríos, que no ha cambiado, y la estructura misma de las redes de canalización hace muy difícil la depuración de estos afluentes.

Como la inversión para realizar una separación de las redes de aguas servidas y de las aguas de lluvia es tan considerable como la que se requiere para la instalación de estaciones de depuración sobredimensionadas, se ve que también bajo este aspecto el crecimiento urbano plantea agudos problemas; no solamente el crecimiento de la infraestructura tiene dificultad de seguir el de la población, sino que el problema se agrava todavía más por el hecho de un crecimiento conforme a un modelo inadecuado, que hará más difíciles las necesarias adaptaciones en el porvenir.

2.3.- El aprovisionamiento de agua

Mientras que el abastecimiento de alimentos y de materias primas depende en la actualidad más del aspecto económico que del medio natural, el aprovisionamiento de agua queda, al contrario, más directamente vinculado al entorno de las ciudades: la configuración geomorfológica del sitio impone el tipo de aprovisionamiento, capa freática, presa, bombeo de río, distancia a la que tiene que realizarse y costo de los tratamientos según la calidad del agua disponible. Siendo un recurso indispensable y difícilmente transportable, el agua potable es un factor ecológico esencial del medio urbano.

En los últimos tiempos las necesidades de agua han crecido violentamente, debido sobre todo a las necesidades de tipo industrial y a la elevación del nivel de vida: se ha pasado de 10 ó 15 a 300 litros/persona por día. La pluviosidad media normal era, antaño, suficiente para las necesidades de muchas ciudades. Pero ahora, cada vez más se requiere obtener agua desde el entorno para satisfacer los 100 m³ anuales demandados por persona, en el caso de las grandes aglomeraciones.

La ciudad de Quito consume en promedio más de

300.000 m³ por día (Fundación Natura, 1983, p. 80) que viene de tres fuentes principales: bombeo en la capa freática, captación de las aguas de la pendiente del Pichincha y bombeo en el Río Pita (que baja del Cotopaxi) a 40 km de la ciudad. Este triple abastecimiento es en la actualidad notoriamente insuficiente; un proyecto de captación en la Sierra Oriental (Proyecto Papallacta) prevé traer agua a la capital por sistema de sifones, desde 4.000 metros de altitud hasta los 2.800 m de la capital, pasando por un punto bajo a 2.500 m en el fondo del valle andino, con un recorrido total de cerca de 60 km.

Para Guayaquil, el abastecimiento se hace en la capa freática, completándolo con el bombeo y el tratamiento de las aguas del Río Daule. Como para muchas ciudades de la Costa, las instalaciones de tratamiento siguen siendo insuficientes, y la calidad del agua distribuida es irregular y a menudo deficiente. Además, lo mismo que en Quito, los barrios marginales no están atendidos y deben proveerse mediante camiones cisternas cuyo acceso constituye el primer motivo de reclamo por parte de los habitantes, para el mejoramiento de las calles.

La utilización de capas freáticas ofrece la ventaja de proporcionar un agua de buena calidad, que no necesita sino un pequeño tratamiento. Pero las capas freáticas de los sitios urbanos rara vez permiten contar con un volumen suficiente para el consumo de ciudades de un millón de habitantes y este volumen tiene que ser completado en grandes proporciones con aguas de río, que exigen un tratamiento más difícil. Por otra parte, la urbanización ha perturbado, por la impermeabilización del suelo, la infiltración y el ritmo de recarga de las capas freáticas, cuyo nivel y volumen bajan cuando la alimentación de la capa se vuelve exclusivamente pluvial como en Quito.

En conclusión, para el abastecimiento de agua como para la evacuación de desechos, se plantea un problema de fuentes de financiamiento de los equipos y de su mantenimiento. En regla general, en las ciudades ecuatorianas, este financiamiento proviene en su mayor parte del presupuesto general de los municipios o del Estado (para las inversiones más grandes), y en una medida inferior de la facturación directa de estos servicios a los usuarios: el precio del agua en Quito parece ser muy inferior a su costo (muchas casas aún no tienen medidor) y el funcionamiento de la canalización ó la recolección de basura no se cobra sino en una proporción mínima incluida en el impuesto predial.

Para las ciudades medianas, el caso de la presa de Poza Honda es típico de la no facturación de estos servicios al usuario; construida para la irrigación con créditos del sector agrícola, esta presa alimenta en agua potable Portoviejo, Manta, Santa Ana y Rocafuerte. Estas ciudades en parte han solucionado así un grave pro-

blema de abastecimiento de agua potable mientras que el proyecto de irrigación todavía no está terminado, correspondiendo esta inversión a un ahorro neto para los ciudadanos.

En la medida en que estos gastos vitales para la gestión del medio urbano están en competencia directa con todas las otras inversiones urbanas indispensables, el mejoramiento de las redes de agua potable y de canalización depende directamente de las decisiones políticas a nivel de municipios. Si al contrario los servicios fueran pagados por el usuario a un precio aproximado al costo real, es evidente que la inversión en este campo sería mucho más fácil por el mismo hecho del crecimiento de las capacidades de financiamiento propias de las empresas municipales de agua y de canalización.

SERVICIOS URBANOS RELACIONADOS CON LAS CONDICIONES DE VIDA

Servicio de que dispone la vivienda	urbana
Total viviendas con servicio de agua	100.0
agua corriente por tubería	79.7
dentro de la vivienda	56.0
fuera de la vivienda, en el edificio	18.6
fuera del edificio	5.1
otros	20.3
pozo o vertiente	2.5
río o acequia	0.9
carro repartidor	14.8
otros	2.1
Servicio higiénico	100.0
excusado de uso exclusivo	54.8
excusado de uso común	22.7
letrina	12.4
ninguno	10.1
Eliminación de aguas servidas	100.0
alcantarilla	62.1
pozo ciego	18.5
ninguno	19.4

Fuente: Anuario Banco Central No. 7, 1984, P. 210.

La deficiencia de estos tipos de servicios tiene una incidencia notable en la tasa de morbilidad y en la situación de la salud pública. Por lo tanto, mientras haya déficits, los problemas ambientales persistirán.

3. La ciudad de Manta

Ubicada en una peniplanicie costera, frente al único puerto natural del Ecuador, se extiende hori-

zontalmente y no tiene obstáculos naturales evidentes que coloquen limitaciones a su emplazamiento.

El entorno natural presenta ciertas condiciones que influyen decisivamente en la ciudad:

- La aridez del medio físico genera mucha acumulación de polvo, que "invade" la ciudad en épocas de fuerte viento, incrementando las enfermedades infecto-respiratorias.
- Las condiciones climáticas de carácter trópico subhúmedo con una corta estación lluviosa (torrenciales lluvias en pocas horas) que reactiva quebradas cuyas aguas invaden la ciudad, arrastrando materiales y lodo, el cual se deposita en la Costa con una gran cantidad de sedimentos en suspensión.

En la ciudad misma las transgresiones contra el medio ambiente más notables son las siguientes:

3.1. Botaderos públicos de basura.

Según el Departamento de Higiene del Municipio de Manta, existen a lo menos 10 lugares de acumulación clandestina de basura en la ciudad y que en gran parte coinciden con los solares vacíos. Cuarenta y tres toneladas de basura se recogen todos los días (las producidas son mucho más) por parte del equipo mecanizado; sólo el casco central tiene la seguridad del servicio diario. La periferia muestra signos aparentes de limpieza sólo en el entorno inmediato a las vías accesibles a camiones recolectores.

Existen dos lugares para el depósito final de basuras: "Las Chacras" y cerca del carretero a San Mateo. Son simples acumulaciones de basurales, donde proliferan toda clase de animales en un ambiente deprimente. No se practica el relleno sanitario. Cerca del carretero a San Mateo se arroja la basura a una quebrada. Debe preguntarse: ¿a dónde irá la basura si ésta se reactiva?

3.2.- Aluviones y reactivaciones de quebradas.

El relleno de quebradas ha hecho de éstas focos de atracción para la localización socio-espacial de la población. La "gratuidad" de la ocupación y el aprovechamiento de la humedad (para cría de cerdos, gallinas, cabras) atrae a muchos pobladores de origen rural hacia estos lugares. La ocupación se densifica. Lo más común es un paisaje monótono de viviendas de materiales ligeros, con pequeños huertos rodeados de basuras. Allí donde se estancan las aguas, algunas viviendas se levantan como palafitos sobre el barro.

Sobre estos cauces naturales se precipitan, ocasionalmente, grandes avenidas de agua que transformadas en lodo ocasionan, cuando más tarde vienen las aguas

lluvias, desbordes sobre las calles vecinas. Estas últimas se transforman en avenidas de lodo, palos y piedras; obstaculizando el tránsito vehicular y peatonal, taponando los escasos sumideros de aguas lluvias. En el invierno 82-83 parte de este material se depositó en las playas de "El Murciélagos" y "Tarqui", o se sedimentó en el fondo del puerto pesquero, obstaculizando su uso en épocas de bajas mareas.

3.3. Desechos Industriales

Manta se caracteriza por un equipamiento industrial relativamente importante. Industrias de aceites, jabones, despulpadoras de café y cacao y enlatadores de pescado tienen sistemas rudimentarios de evacuación de desechos a una misma quebrada, sin tratamiento y a tajo abierto. Es común encontrarse con un enjambre de mosqueros en la sala de espera del aeropuerto local, ubicado a unos 1.000 metros de aquella quebrada por donde a su vez se vierten los desechos industriales al mar. La solución planteada es la construcción de una laguna de oxidación, pero nos preguntamos ¿quién debe pagar esa solución? ¿el presupuesto del Municipio o parte de las utilidades que generan esas empresas? Es evidente, que allí estamos ante un problema de moral y política urbana.

3.4. Otros problemas de la salud urbana.

Entre otros innumerables perjuicios ocasionados por las condiciones adversas del clima litoral, y en especial del crudo invierno 1982-83 (que puede repetirse cíclicamente, cada vez con más fuerza), podemos identificar los siguientes:

- Estancamiento de agua y charcos, donde proliferan vectores de malaria, chagas y otros.
- Incremento de enfermedades infecto-contagiosas.
- Proliferación de roedores. Incremento de la rabia (2 casos fatales en 1983).
- En el camal, donde no existen adecuados desagües, se saturan los pozos sépticos y el agua rebasa: abunda la peste y los malos olores.
- La irregularidad del suministro de agua potable, ha facilitado la venta pública de agua de dudosa procedencia en tanqueros desaseados.

Otros problemas que tienen que ver con la contaminación del medio ambiente urbano observados en la ciudad de Manta: el ruido proveniente de fábricas, calles de intenso tráfico, terminal de buses y de la base aérea de entrenamiento de aviones sub-sónicos, además de aquél que "normalmente" proviene de los escapes libres de motoristas, música, altavoces de comercian-

tes en la vía pública, pitos y talleres de mecánica automotriz.

Esa debe ser una razón para que los mantenses busquen nuevas playas de arena frente al mar, a unos 10 y 15 km. de la ciudad. ¿escapan de su propia ciudad? . . . pero ¿será accesible este escape para toda la población? El deterioro del medio ambiente tiene su precio social. Paradójicamente quienes lo producen, están en ventaja para huir de él.

Finalmente, el censo de vivienda reciente (1982) nos señaló que el 17,6% de aquéllas presentan condiciones de inhabitabilidad. Con respecto a los servicios básicos, el 51,7% de las viviendas tienen conexión de agua potable dentro de la vivienda: el 83,5% con excusado de uso exclusivo. Todos estos porcentajes son inferiores a los promedios urbanos del país.

El mapa que incluimos nos señala muy preliminarmente la ubicación de una serie de transgresiones más evidentes al medio ambiente urbano. Es una primera identificación. Posteriores observaciones y especialmente basadas en datos cuantificables, permitiría reelaborar esta carta urbana (cf. fig 1).

Datos meteorológicos de un período superior a 40 años (1941-1983) nos indican el comportamiento de las precipitaciones y temperaturas promedios mensuales. Las lluvias anuales llegan a un promedio de 314 mm., alcanzando sólo los cuatro primeros meses un total para cada uno de ellos, no superior a 71 mm. El gráfico del ángulo inferior izquierdo nos señala además el comportamiento de las temperaturas. Estas no varían sustantivamente en el año y su promedio alcanza a los 24,9°.

Con respecto a la velocidad y dirección del viento, éste se presenta predominantemente originado desde el sur y oeste. Su velocidad puede llegar hasta los 3 m/seg. especialmente en los meses secos.

La ciudad está prácticamente dividida en dos partes por el sistema de quebradas y riachuelos de los ríos Manta y Burro. Sobre este sistema se ha ubicado viviendas precarias, algunas de las cuales se instalan en los lomajes arcillosos de su entorno. El problema medio ambiental se agudiza de sobremanera cuando ocurren lluvias prolongadas y estas aguas escurren por esos lechos fluviales, inundándolo todo y formando un lecho de lodo, piedras, restos de basuras y palos. Toda esa masa de materiales se deposita en el curso bajo o bien, por suspensión, llega a la propia bahía coadyubando al embancamiento del puerto pesquero.

El sector urbano de Tarqui se ve invadido de industrias que no han adecuado un sistema de pre-tratamiento de desechos, los cuales finalmente llegan al mar por

Fig. No. 1 La ciudad de Manta: problemas ambientales.

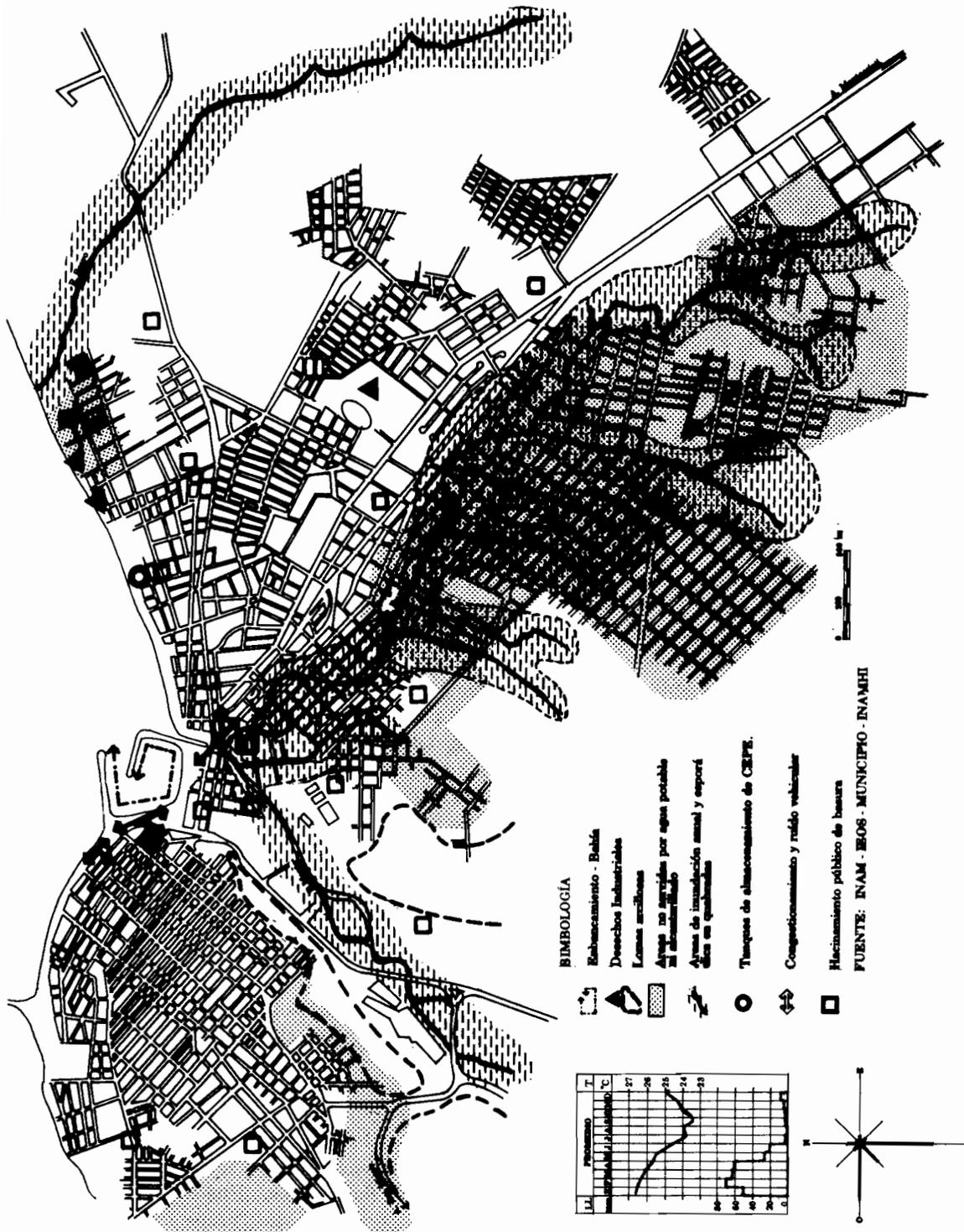
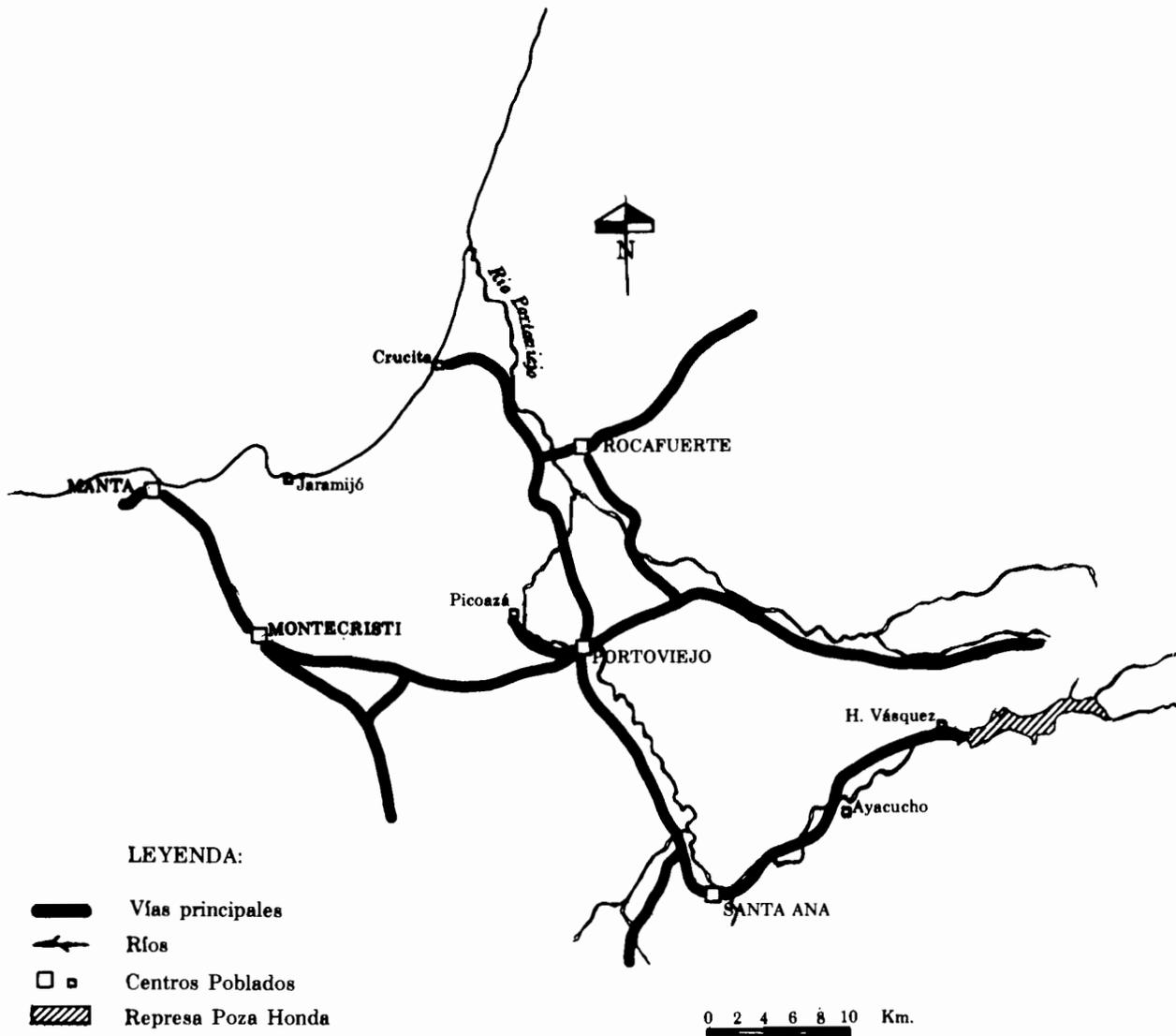


Fig. No. 1a. La ciudad de Manta con relación a la cuenca hidrográfica del río Portoviejo y la represa de Poza Honda.



una serie de pequeñas quebradas. Asimismo, en ese sector se ubican los tanques de almacenamiento de combustibles de CEPE, ubicación muy arriesgada por los peligros de incendio o explotación de aquéllos. Es necesario y urgente su relocalización.

Otros problemas de contaminación se han podido identificar y éstos se derivan principalmente del hacinamiento público de basuras y el ruido vehicular. Este último afecta el casco central de la urbe. Finalmente, más del 60% de la superficie urbana no tiene conexiones domiciliarias de agua potable ni alcantarillado, agravando de este modo las condiciones higiénicas-sanitarias de una parte significativa de la ciudad.

4. La ciudad de Latacunga

Ubicada a 90 km. al sur de Quito, en una cuenca interandina cubierta de cenizas volcánicas, está surgiendo como un área urbana de descongestionamiento de servicios y equipamiento de la ciudad capital. Su

(5) C.P.A. Territorial, 1982, f. 18.

vulnerabilidad sísmica y potenciales erupciones volcánicas del Cotopaxi, demostradas por su historia, le crean condiciones físico-ambientales muy particulares y que deben influir, indirectamente, sobre su desarrollo físico. Existe un significativo espacio urbano catalogado dentro de un riesgo volcánico (cf. fig. 2)

Su modernidad aparente oculta, sin embargo, un agravamiento reciente de los problemas medio ambientales.

4.1.- Un río contaminado

Así por ejemplo, el río Cutuchi que atraviesa la ciudad, está contaminado. Se ha podido establecer "la existencia de 34 descargas del sistema de alcantarillado al río correspondiente al sector urbano de la ciudad" (5) y se presume que innumerables viviendas ubicadas en las riberas del río, tienen descargas directas. Además de los desechos líquidos domésticos, el sistema de alcantarillado de la ciudad de Latacunga "recolecta aguas provenientes de los procesos industriales y las aguas lluvias precipitadas en la ciudad y

Fig. No. 2 Latacunga: problemas ambientales.

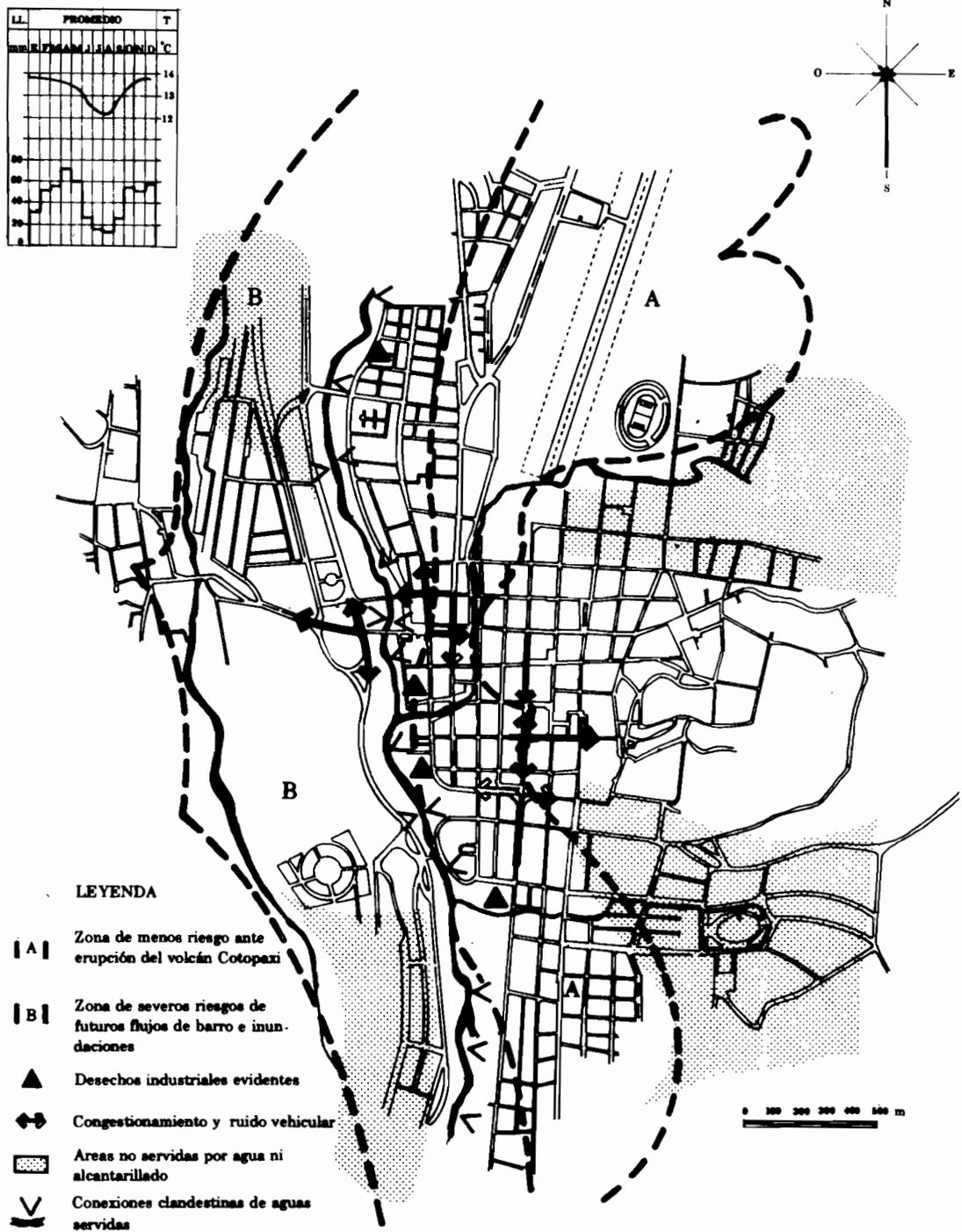
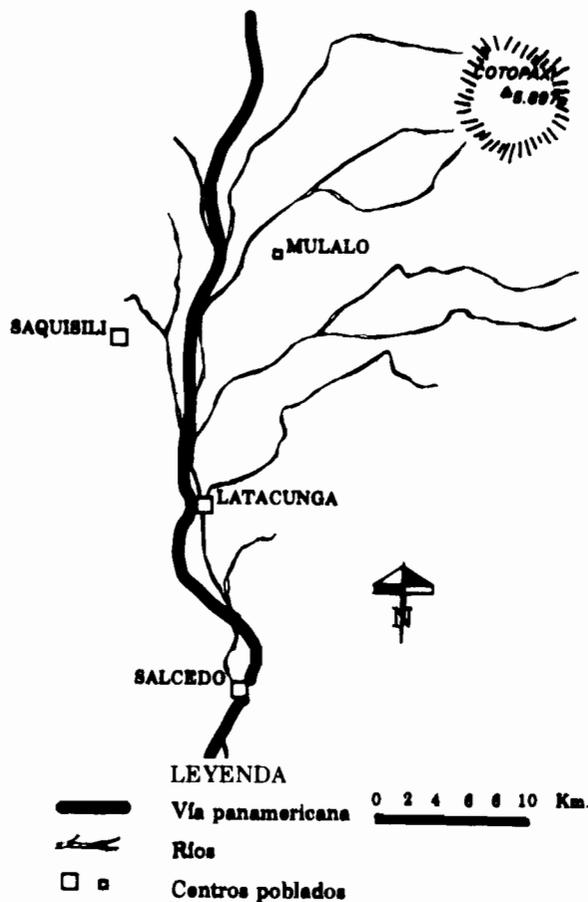


Fig. No. 2a. La ciudad de Latacunga con relación al volcán Cotopaxi.



en las colinas circundantes". Otras industrias descargan directamente algunos desechos no biodegradables como residuos de papel, colorantes, pedazos de celulosa, residuos de sangre, grasas, cebada, y sólidos sedimentables (6).

Este río recibe también "descargas no puntuales provenientes del escurrimiento superficial en terrenos cultivados, a lo largo de las dos riberas del río, en los que se ha usado DDT, herbicidas y otros contaminantes superficiales con detergentes sintéticos" (7). Finalmente, otros tipos de uso y las descargas directas al río, afectan la morfología de las riberas y aceleran procesos erosivos, creando potenciales zonas de deslizamiento.

Los resultados de análisis químico-bacteriológicos nos demuestran un elevado grado de contaminación. El mayor porcentaje es el "de tipo orgánico, y que se debe principalmente a los valores elevados de colifor-

mes" (8). La presencia de éstos es síntoma de organismos patógenos transmisores de enfermedades. Estas últimas pueden producirse simplemente por el contacto de la piel de las personas o de los animales con las aguas, ya sea en forma indirecta (baño, lavado de ropa) o por el consumo de hortalizas regadas por este río. Por otro lado, las descargas industriales y domésticas de la ciudad, propician una demanda de oxígeno desproporcionalmente elevada, estando en sus niveles mínimos (5 mg/l) a pesar que las mediciones fueron hechas en períodos de caudales elevados.

4.2.- Uso agrícola de las aguas del río Cutuchi.

"El uso que actualmente se está dando a las aguas del río Cutuchi es casi exclusivamente para riego. En los 27,4 km. estudiados, han sido detectados alrededor de 23 derivaciones para propósitos de riego", a parte de la captación que se está construyendo para el canal de riego Latacunga-Salcedo-Ambato.

La utilización de estas aguas para propósitos de riego de terrenos agrícolas, entraña un peligro potencial para la ciudad (9). Se ha detectado valores de bacterias que alcanzan los cientos de millones como NMP para tramos localizados después de las descargas de la ciudad. Pero, en forma permanente, a partir del tercer tramo, o sea luego de TECNOPAPEL, el índice de bacterias supera los 50.000 NMP/100 ml. que duplica el índice de tolerancia máximo para calitotal. Esta cifra que crece a lo largo del Cutuchi no logra recuperarse ni aún después de recibir las aguas del Pumacunchi (10) afectando especialmente a aquellos cultivos como legumbres y hortalizas que se cosechan a nivel del terreno y que se sirven sin cocerlos. Son efectos indirectos.

4.3.- Disposición de basura.

El desalojo doméstico de la basura se la efectúa a cielo abierto y "existen algunos usuarios que extienden la basura en sus terrenos con intención de que les sirva de abono, como en el sector Yachil, a 16 km. de Latacunga, en un área cercana a Salcedo (11)". Las cantidades diarias recolectadas de basura varía entre 100 a 500 gramos/persona/día.

Aunque el lugar de disposición final presenta buenas condiciones dada la profundidad y extensión de la quebrada, su inconveniente está dado por la relativa cercanía "a las fuentes de agua", por lo que deberán hacerse obras de protección.

Otros problemas identificados a nivel urbano se localizan en el mercado, donde 2 días a la semana se realiza una concurrida feria de productos. La propia anarquía en la ubicación de los diferentes puestos en el mercado puede traer algunas consecuencias en materia de contaminación. Así, G. Díaz (CPA Territorial,

(6) Ibn, p. 38. (9) Ibn. p. 47

(7) Ibn, p. 41 (10) Ibn, p. 48

(8) Ibn, p. 43 (11) Ibn, p. 51

1982 p. 30) enuncia que “la presencia de pollos vivos en un lugar cercano a la venta de comidas preparadas, puede constituir un foco de infección para éstas” y, la limpieza de cebada y descascarado de maíz, afectaría a la venta de otras especies.

En el croquis urbano respectivo señalamos la distribución y localización de algunos elementos que afectan la calidad de vida de la población urbana. La ciudad se ubica a 2.785 metros de altitud y el gráfico No. 2 nos señala regímenes de precipitaciones y de temperaturas relativamente similares: la estación seca que se extiende de junio a septiembre coincide con las más bajas temperaturas promedios mensuales. La precipitación promedio anual es de 517,3 mm. en un período de 50 años. Sobre el plano urbano se distingue 2 microzonas sometidas a riesgos volcánicos: un área de severos riesgos y otra de riesgos menores. Las evidencias de coladas volcánicas pretéritas atestiguan dicha eventualidad.

El río Cutuchi que atraviesa la ciudad está contaminado y allí se han identificado conexiones clandestinas de aguas servidas y desechos industriales. Un 40% de la superficie urbana no cuenta con servicios básicos

Gran parte de la ciudad está siendo afectada por algunos tipos de elementos. Esta primera observación tiene sólo un carácter preliminar y debería ser completado con investigaciones puntuales.

El último censo de vivienda señaló que el 66,7% de las viviendas tenían conexión de agua a la red pública dentro de la vivienda, el 93,7% tenían servicio eléctrico público y el 63,1% tenían excusado exclusivo a la vivienda. Todos los porcentajes son superiores al promedio urbano del país para ese mismo año.

5. Situación comparativa

Si hemos escogido Manta y Latacunga como casos demostrativos de deterioro medio ambiental, lo es no sólo por su diferente localización, sino por ser bastante representativo de situaciones donde gran parte de la calidad de la vida de sus habitantes gira en torno al AGUA. Tanto el exceso como el déficit de ella, y su uso, provoca problemas y afecta al espacio urbano. Pero aún si hay normalidad en el aprovisionamiento, no estamos seguros que esa agua garantice una calidad mínima.

Ambas ciudades de carácter intermedio no tienen otros graves problemas que suceden en Quito y Guayaquil, donde la magnitud del deterioro alcanza niveles peligrosos. Si Manta se ve afectada por un sistema hidrográfico inestable sus efectos son trasladados especialmente más allá aún del territorio urbano: contamina la bahía y las playas, lo que obliga a cambios de uso del suelo y el incremento de su especulación.

Por otro lado, Latacunga ha decidido utilizar su río como cloaca urbana, a donde llegan los desechos de excretas, los contaminantes industriales e incluso, plaguicidas. Ya no hay pureza en las aguas. La ciudad se ha despojado de sus desechos y los ha canalizado hacia el río, sin pretratamiento. Lo grave es que de este río se derivan canales de riego que van hacia campos de hortalizas y legumbres, ubicadas en el entorno urbano. El río es el agente transportador de amebas y otros elementos patógenos.

Debemos saber manejar los años de déficits y excesos de agua. Debemos pensar que esa es la situación normal. Prevenir esa situación es preferible a la contemplación pasiva. Pero si es que existe aprovisionamiento, no desmejoremos su calidad.

El tratamiento del AGUA debe conducirnos a una visión integral, en el tiempo y en el espacio. Su capacidad de renovación puede estar en el umbral donde se constituya en un recurso escaso e inaccesible. Hagamos del Agua el centro de una reorientación físico-espacial de nuestras ciudades.



Conclusión: crecimiento urbano y gestión del medio

Después de haber visto los problemas de funcionamiento geomorfológico de los sitios urbanos ecuatorianos, los de contaminación directamente producidos por las ciudades y la articulación entre ellos en el caso de Manta y Latacunga, queda claro que el ecosistema urbano debe ser administrado muy cuidadosamente para controlar los daños producidos por la ciudad así como los problemas geomorfológicos de los sitios cuyo funcionamiento es muy perturbado por la urbanización.

Si las ciudades antiguas tenían ya problemas de gestión del medio —muchos textos de archivo de Quito en el siglo XVII se quejan ya del lodo en el invierno, sin contar con los problemas sanitarios propios de todas las ciudades importantes de la época—, estos problemas se han agravado considerablemente con el crecimiento urbano explosivo de las tres últimas décadas. Durante este período es cuando el problema de las quebradas de Quito se ha vuelto agudo, la expansión de Guayaquil y de Babahoyo ha expuesto a los nuevos barrios a las inundaciones y las grandes ciudades del país han comenzado a experimentar los problemas de contaminación propios de las ciudades modernas.

A más de los problemas de contaminación y de los directamente relacionados con la perturbación del sitio, el crecimiento acelerado plantea a muchas ciudades ecuatorianas difíciles problemas de manejo del agua,

en términos de drenaje como lo hemos visto, y sobre todo en términos de abastecimiento. La cantidad de agua necesaria aumenta más rápido que en simple proporción del crecimiento numérico de las ciudades, por el hecho de los cambios en el modo de vida que trae consigo la urbanización; asimismo, el nivel de calidad exigida se ha elevado produciendo un aumento en el costo de abastecimiento. Las capas freáticas de los sitios —que proporcionaban un agua de buena calidad— resultan ahora muy insuficientes y el aprovisionamiento debe hacerse desde distancias considerables, hasta 40 y 60 km para Quito. La importancia de los volúmenes exigidos impone la utilización del agua de los ríos y su tratamiento para hacerla potable y, en muchísimos casos, este abastecimiento continúa crónicamente insuficiente. En último análisis, la mayor parte de estos problemas son imputables a cierta carencia en la gestión del medio, pese a los esfuerzos considerables desarrollados por los municipios para dominar las inun-

daciones y los derrumbes, el funcionamiento de las canalizaciones, el aprovisionamiento de agua o las instalaciones industriales. En la mayoría de los casos, las soluciones técnicas son muy bien conocidas y aplicables, pero cuestan muy caro y lo que falta son los capitales para el seguimiento de un ritmo de crecimiento demasiado rápido, que la mayor parte de las veces crea nuevos problemas o agrava los existentes.

Los problemas de gestión del medio urbano deben así ser considerados como directamente derivados de los que plantea el crecimiento urbano, y no como presiones exclusivamente “naturales”. Sin embargo, resulta claro que los gastos de la gestión del medio urbano aumentan en una proporción más rápida que el crecimiento numérico de las ciudades, en la medida en que el nivel de las exigencias de confort funcional, visual y sanitario de los ciudadanos modernos se eleva rápidamente.

C A P I T U L O 10

CRECIMIENTO URBANO Y DINAMICA DE LOS BARRIOS

Segregación funcional y residencial

H. Godard.

El Ecuador durante los años cincuenta, se caracteriza por profundos cambios estructurales, económicos y sociales. A partir de 1972, como quedó indicado en el capítulo primero de esta obra, el Estado juega un papel cada vez más importante en la orientación de la política económica. La aparición de nuevos actores urbanos así como los cambios socioeconómicos y políticos, modifican el espacio y el paisaje urbanos. ¿Cómo se manifiestan estas mutaciones a escala intra-urbana? ¿Por qué emergen ciertas funciones dando origen a ciertos tipos de barrios? ¿Qué mutaciones morfológicas y sociales traen consigo los cambios funcionales en el interior del espacio urbano: degradación de ciertos barrios por transferencia de población, “recuperación” de los centros por aparición de nuevas funciones, desplazamientos del centro de gravedad de las grandes aglomeraciones, extensión espacial y segregación residencial vinculadas a los fenómenos migratorios y especulativos así como a la concentración de las funciones “modernas” incapaces de absorber el flujo de los nuevos ciudadanos . . . ? ¿Dan

lugar estas transformaciones al nacimiento de los barrios específicos que tienden a acentuar los caracteres urbanos propios a las diferentes regiones, Sierra-Costa-Región Amazónica o, al contrario “borran” progresivamente esta regionalización? El estudio de esta nueva visión del espacio interno de las ciudades ecuatorianas debería permitir, no la respuesta a estas pocas preguntas, sino contribuir con nuevos elementos de reflexión sobre la correlación entre funcionalidad y modificaciones del paisaje urbano.

Frente a la amplitud de este trabajo (estudio de los barrios de las ciudades del Ecuador), hemos tenido que escoger algunos criterios particularmente representativos y establecer una selección de los barrios sobre los cuales hemos basado nuestro estudio. Ha retenido nuestra atención la funcionalidad; creemos que este criterio permite explicar, al menos parcialmente, el nacimiento de nuevos paisajes urbanos y de establecer “tipos” de barrios. ¿En qué medida una actividad urbana específica crea un tipo de barrio? ¿Dentro

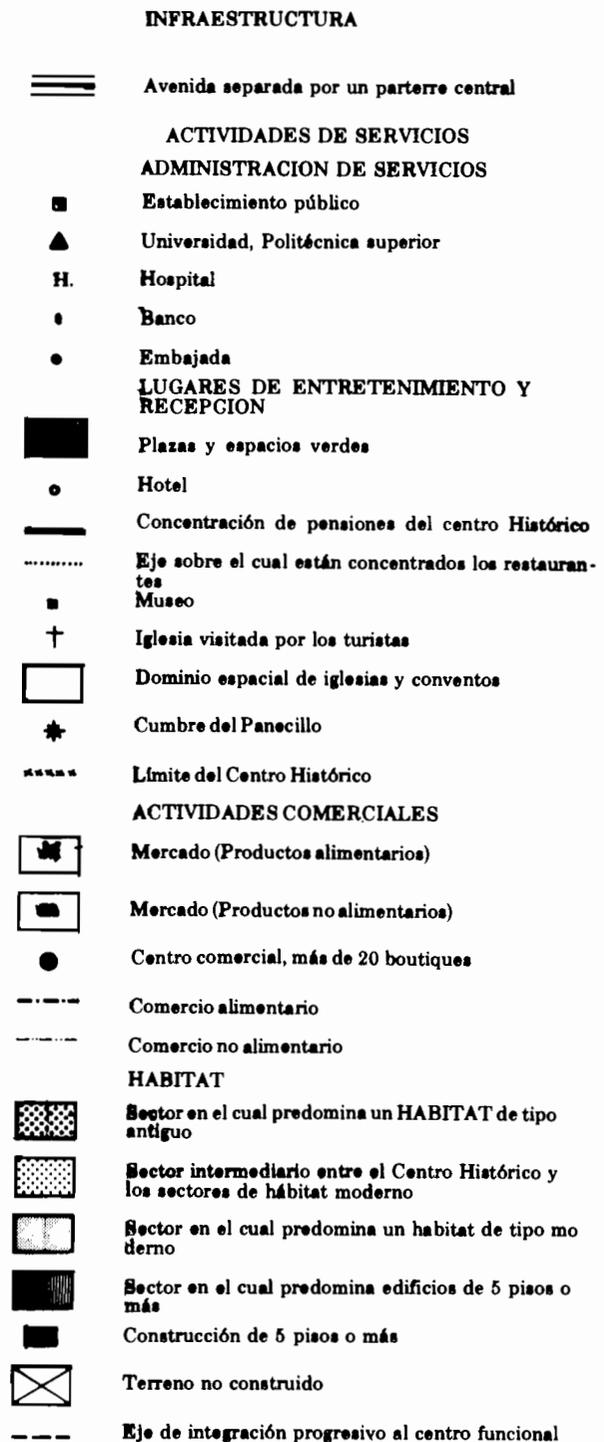
de una óptica intra-urbana y en el contexto global de la urbanización ecuatoriana, en qué sentido una función antigua (intercambios), revitalizada (centralidad comercial, fenómeno de "city", . . .) o "moderna" (industria, turismo, explotación petrolera), crea nuevas formas urbanas, altera las antiguas y modifica, profundamente a veces, el espacio urbano original y la estructura de la ciudad?

Ha sido necesario escoger "casos" de estudio en el interior de la red urbana ecuatoriana. ¿Por qué seleccionar tal o cual ciudad, tal o cual barrio, tal o cual función? Dado que toda selección es por definición arbitraria, hemos tratado de dar preferencia a "los casos" que nos parecían más representativos y exponer el muestrario más vasto posible. Hemos preferido, por cierto, las dos aglomeraciones más importantes de la república pero nos ha parecido igualmente indispensable dar un amplio lugar a centros urbanos recientes (Lago Agrio, Santo Domingo de los Colorados) o a centros reactivados por nuevas funciones (Cuenca, Tulcán, Salinas, Esmeraldas).

Por ejemplo, si la función vacacional no es monopolio de Salinas (ciudades como Playas, Manta, Bahía de Caráquez, Baños, . . . cuentan con infraestructuras vacacionales importantes), nos ha parecido que Salinas representaba una especie de "prototipo" de la ciudad vacacional mono-funcional. Nos ha guiado en nuestra selección la investigación de "casos límite", de casos únicos (toda ciudad es, por cierto, un caso específico). Las transformaciones económicas ecuatorianas, estrechamente vinculadas a los trastornos mundiales, han creado o han reactivado una cierta mono-funcionalidad a escala de ciertos barrios, cuando no a escala de la ciudad en su conjunto, siendo "invadido" en este caso el espacio urbano por la función dominante. Así Tulcán con el comercio fronterizo que favorece, sea a Colombia, sea al Ecuador, de acuerdo a la tasa de cambio; Santo Domingo de los Colorados con un sector comercial y de servicios correspondiente a una zona de influencia que va más allá del marco local; Salinas con su función vacacional. Los centros multifuncionales de ámbito nacional (Quito y Guayaquil) o regional (Cuenca, Manta, Portoviejo...) han sido modificados progresivamente en razón de los imperativos de la economía moderna y resulta muy interesante comparar su evolución espacial y funcional en términos de transferencia de actividades y de población así como su evolución morfológica.

La intrusión de nuevas funciones ¿ha preservado los centros históricos de Cuenca y de Quito? Finalmente ¿qué otra función fuera de la petrolera ha dado origen a un barrio planificado y creado de manera com-

Fig. No. 1 EL CENTRO DE QUITO



pleta en Esmeraldas, que vive en circuito cerrado sin vínculo con la aglomeración?.

Vamos a tratar de dos ejes. Por una parte, estudios monográficos comparativos permitirán obtener enseñanzas sobre la segregación funcional y sus consecuencias a nivel urbano. Por otra parte, un cambio de escala (estudio de manzanas) pondrá en evidencia la segregación residencial, producida en parte o al menos agravada por las transferencias y la segregación funcionales.



Fig. No. 1
El Centro de Quito.

Las dos partes de este capítulo tendrían que lograr la elaboración de "modelos tipológicos" de barrios y de manzanas. Por fin, nos parece indispensable precisar a lo largo del estudio, la noción de "barrio". (1).

¿Las mutaciones funcionales favorecen el nacimiento de unos barrios y la disolución de otros. No están estos nuevos barrios constituidos simplemente por casas construidas unas al lado de otras, no son simplemente espacios absorbidos por la ciudad, o disponen de una vida interna propia? Intentaremos aportar algunos elementos de respuesta a esta pregunta fundamental que determina acaso la evolución futura de la civilización llamada urbana.

1. Mutaciones funcionales y transformación del paisaje urbano.

Las funciones "modernas", por una parte, han modificado más o menos profundamente la fisonomía de los centros cuando no han estado presentes en el origen de la creación pura y simple de éstos y, por otra parte, han hecho nacer nuevas zonas funcionales.

1.1. Funciones "modernas", mutaciones y creación de zonas centrales.

1.1.1. Quito: del "estallido" del centro a su reestructuración; Guayaquil: acentuación de la concentración funcional del centro. (cf. fig. 1 y 2)

En los años setenta, los centros de las dos aglomeraciones han sido profundamente trastornados tanto en el plano morfológico como en el funcional. La estructura de estos barrios centrales es muy diferente: la de Guayaquil es mucho más sencilla que la de Quito. Mientras que el centro de Guayaquil reúne todas las funciones (administrativa, comercial, financiera...)

(1) Visto del exterior, un barrio puede ser determinado como una entidad humana y social (población que se dedica a actividades económicas que le proporcionan recursos financieros análogos), morfológica (homogeneidad del tipo de hábitat) y física (el marco geográfico como determinante parcial del aspecto del barrio y de sus límites). Visto del interior, el barrio es un espacio urbano vivido por sus habitantes y percibido por ellos como una entidad muy individualizada (contornos bien determinados, coherencia socioeconómica aparente, . . .) Ahora bien, el geógrafo puede definir un barrio que no significa nada en la realidad cotidiana de sus habitantes que viven en esta fracción de la ciudad; recíprocamente, la población de un espacio sin individualidad geográfica, sin coherencia real, puede referirse a un nombre de barrio.

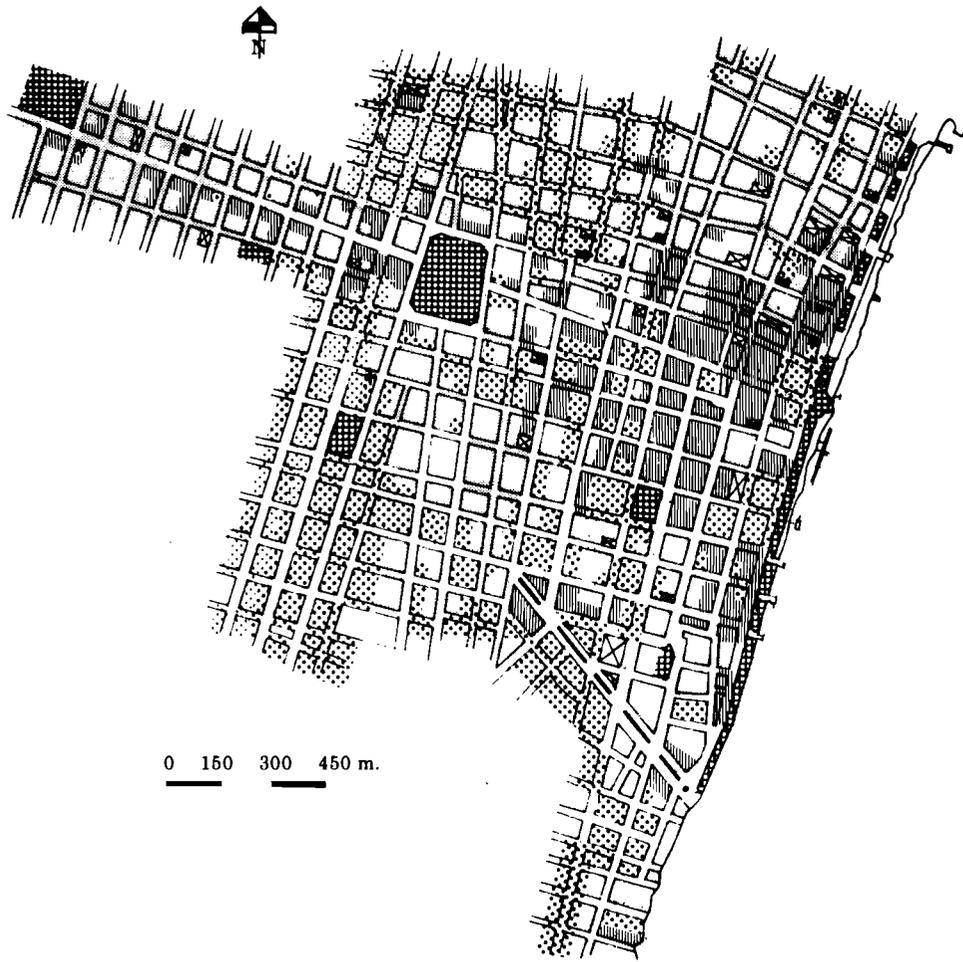
(2) Las densidades son superiores a 300/ha; más del 80% de la población pertenece a los sectores populares y el 90% de la población activa tenía un ingreso mensual inferior a 3000 sucres en 1977 (HARDOY, J.; DOS SANTOS, M., 1984, p. 66).

dentro de un espacio limitado, el de Quito parece haber "estallado": habiendo sido un centro pluri-funcional hasta los años cincuenta, en la actualidad parecen existir sub-zonas (¿subcentros?) mono-funcionales. La simplificación extrema ordinariamente admitida (centro histórico/centro de negocios localizado en el barrio Mariscal Sucre), nos parece ahora excesiva.

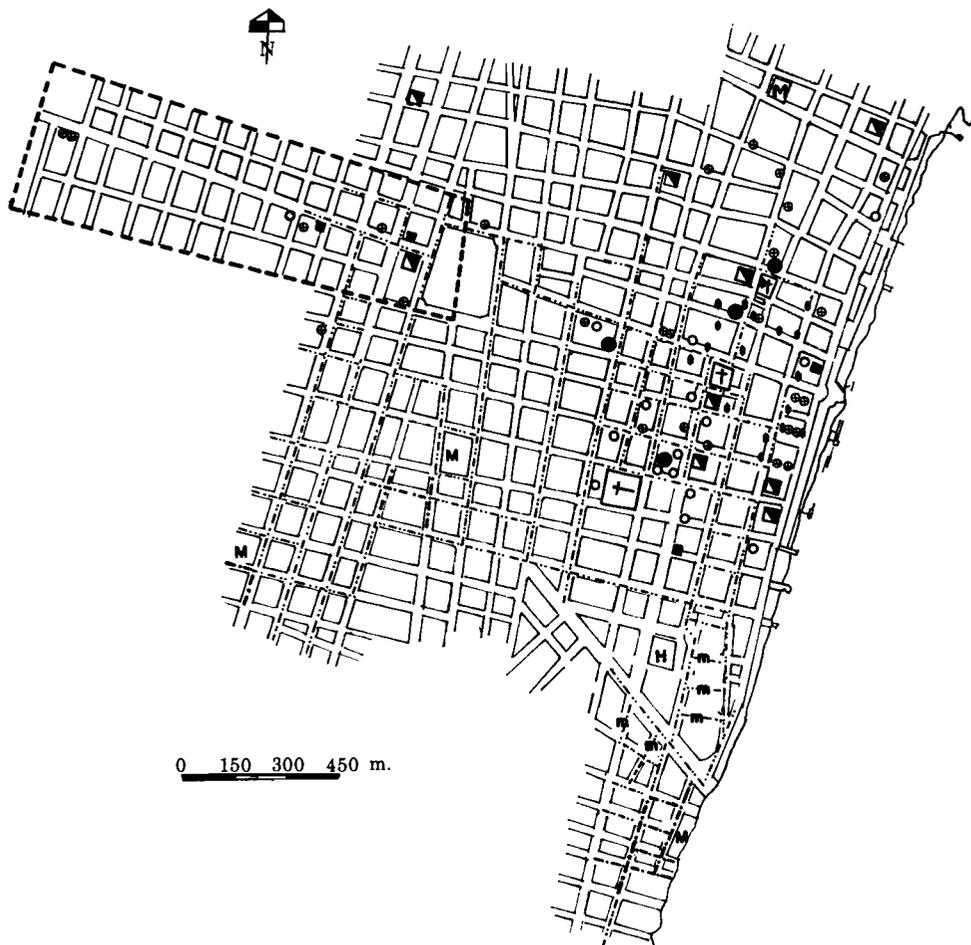
Mientras que el centro de Guayaquil cubre una superficie aproximada de 350 ha y se inscribe en un espacio más o menos cuadrado, el de Quito se extiende sobre 1150 ha aproximadamente (8Km de Norte a Sur y 0,5 a 2 Km de Este a Oeste).

Se pueden identificar cuatro sub-zonas en el centro quiteño:

* *El centro histórico*, símbolo del poder colonial, concentra las iglesias principales, los conventos, el palacio presidencial, la alcaldía y algunos ministerios y dependencias del Estado. La armonía arquitectónica es rota rara vez por construcciones "modernas" (sucursales de bancos, almacenes o edificios públicos). La migración de las categorías sociales más ricas hacia el Norte (desde los años cincuenta), ha acelerado el cambio de las casas tradicionales que comenzó en los años treinta; el advenimiento de la civilización del automóvil, las mutaciones económicas y los nuevos criterios sobre la localización de las sedes empresariales, de los bancos y de los servicios más altos, han precipitado la relativa decadencia de este centro de difícil acceso que ya no respondía a las necesidades de la economía moderna. Actualmente, el centro aloja una población que no dispone sino de débiles recursos, que se hacina en casas turgizadas o en antiguos patios, y que obtiene sus recursos del pequeño comercio y de los servicios (sector "informal") (2). El centro provee de productos alimenticios (mercados de San Roque y de San Francisco) y no alimenticios de consumo corriente (Ipiales) a las clases populares del centro, de sus alrededores y del sector Sur de la ciudad (las clases más acomodadas disponen de sus "propias" infraestructuras comerciales al Norte del parque de la Carolina). Además, los mercados de San Roque e Ipiales tienen un área de influencia que involucra a la ciudad en su conjunto. Los proyectos y propuestas presentados esencialmente a partir de 1970 (el Centro de Quito ha sido declarado por la UNESCO en 1978 Patrimonio Cultural de la Humanidad) para rehabilitar y "reconquistar" el centro, conllevan un riesgo importante: transformar este sector de la ciudad lleno de historia en "ciudad-museo", lo que significaría imponer, a través de acciones de renovación que aumentarían los arriendos, la salida de los más pobres que viven allí y hacen vi-

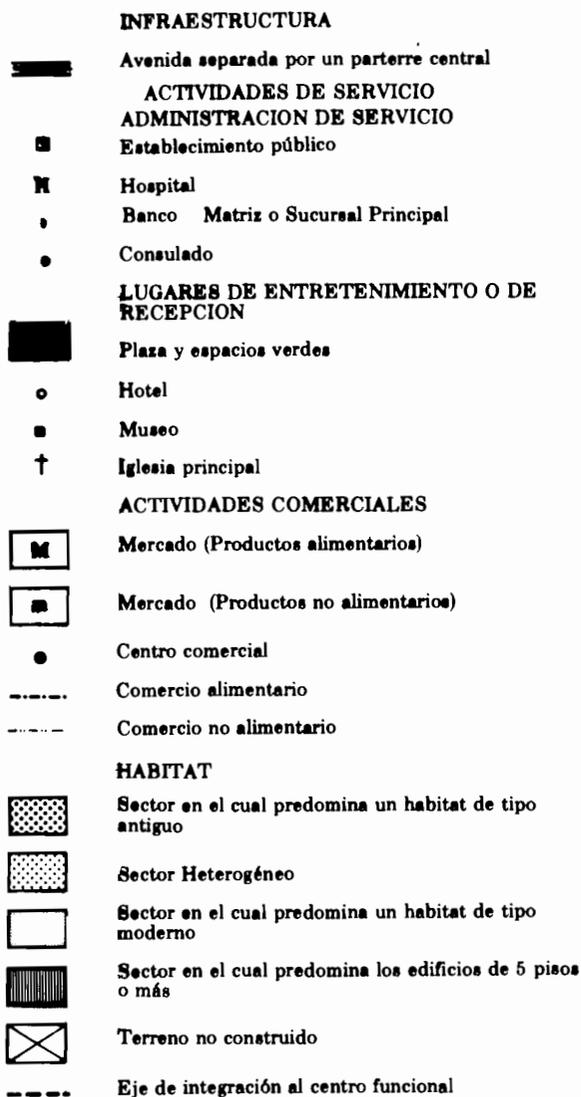


0 150 300 450 m.



0 150 300 450 m.

Fig No. 2 EL CENTRO DE GUAYAQUIL



vir a este barrio central. ¿Serán capaces el Estado y las autoridades municipales de considerar y de desear una rehabilitación in-situ que tome en cuenta a los habitantes?

* El barrio de la *Mariscal Sucre*, zona residencial de las clases acomodadas desde los años cincuenta, se ha modificado profundamente a partir de 1970. Actualmente, representa la modernidad con sus construcciones en altura, sus sedes de bancos, sus embajadas y comercios de lujo. El Estado ha reubicado allí algu-

(3) En 1975, el espacio ocupado por las viviendas, las actividades comerciales, y las funciones múltiples, cubrían respectivamente el 47o/o, el 4o/o y el 14o/o de la superficie de la *Mariscal Sucre*. En 1981, si el 39o/o del espacio es residencial, el 8o/o y el 20o/o están ocupados por las funciones comercial y múltiples (RYDER, R., 1984, p. 52).

(4) De 1962 a 1975, el precio del metro cuadrado ha pasado de 2000 a 3000 sucres en la calle Chile; entre estas mismas fechas ha pasado de 900 a 3000 en la Avenida Colón. (CARRION, D. 1979, p. 58).

nos ministerios y direcciones generales. La función residencial se reduce poco a poco en beneficio de las actividades comerciales y de los servicios altos (3).

El prestigio de la *Mariscal Sucre* y la pérdida de interés de los inversionistas respecto al centro histórico se manifiestan en la evolución del precio del terreno. Mientras que ahora el precio del metro cuadrado es superior en el barrio de la *Mariscal Sucre*, en 1974 era más o menos idéntico en los dos barrios y en 1962 era superior en el centro histórico. (4).

* Estas dos sub-zonas centrales, que tienen actividades muy específicas, no están aisladas la una de la otra; una *zona intermedia* comprendida entre los parques de la Alameda y del Ejido une a ambas (La *Mariscal Sucre* no es sino su prolongación). El desplazamiento progresivo de las actividades públicas y privadas hacia el Norte, la "fuga" del centro histórico, han transformado este sector (instalación de los poderes legislativo y judicial, es decir servicios superiores) cuyo eje vertebral, estructurante, es la avenida 10 de Agosto que juega un papel fundamental en la vida económica de la ciudad. Actualmente este sector muy individualizado y caracterizado por una heterogeneidad arquitectónica (villas, edificios nuevos, antiguas casas degradadas. . .), está en vías de transformación; las manzanas son progresivamente "reconquistadas" y las actividades económicas superiores reemplazan a la función residencial. Pensamos que, dentro de algún tiempo, este sector formará parte integrante del barrio de la *Mariscal Sucre* a nivel funcional.

* Por fin, la zona comprendida entre *La Mariscal Sucre* y el extremo Norte del Parque de la *Carolina* se caracteriza por el predominio de las funciones residencial y comercial de lujo. Los centros comerciales, los supermercados y las galerías, que agrupan el comercio de lujo, proveen a los habitantes acomodados que viven en las villas y en los inmuebles de gran categoría de la parte Norte de la ciudad. Pero, esta zona que no era sino un sub-centro esencialmente comercial sin poder de decisión se integra progresivamente a la *Mariscal Sucre* y se ven aparecer sedes de empresas, edificios que tienden a agrupar los servicios superiores y dependencias del Estado (principalmente a lo largo de las avenidas Amazonas y Naciones Unidas).

Si en la actualidad la simplificación centro histórico *Mariscal Sucre* resulta abusiva (se han determinado cuatro subcentros), dentro de algunos años quedará justificado oponer el centro histórico y el centro Norte multi-funcional, por extenderse las funciones de la *Mariscal Sucre* tanto hacia el Sur (Alameda, Ejido,

Fig. No. 3
La Avenida Amazonas (Quito)

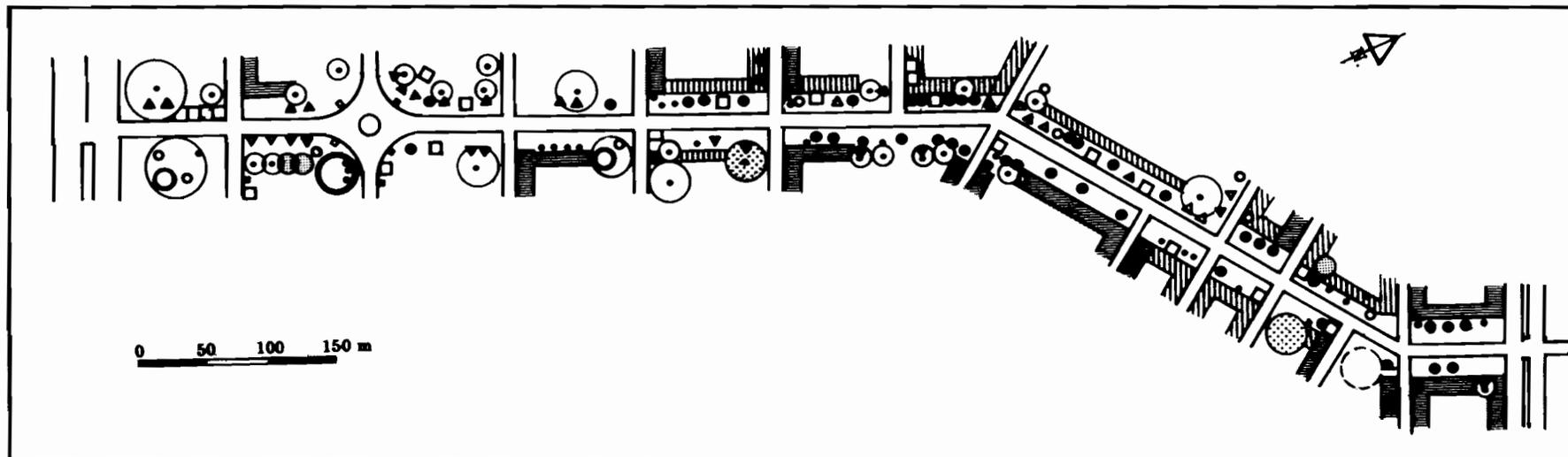
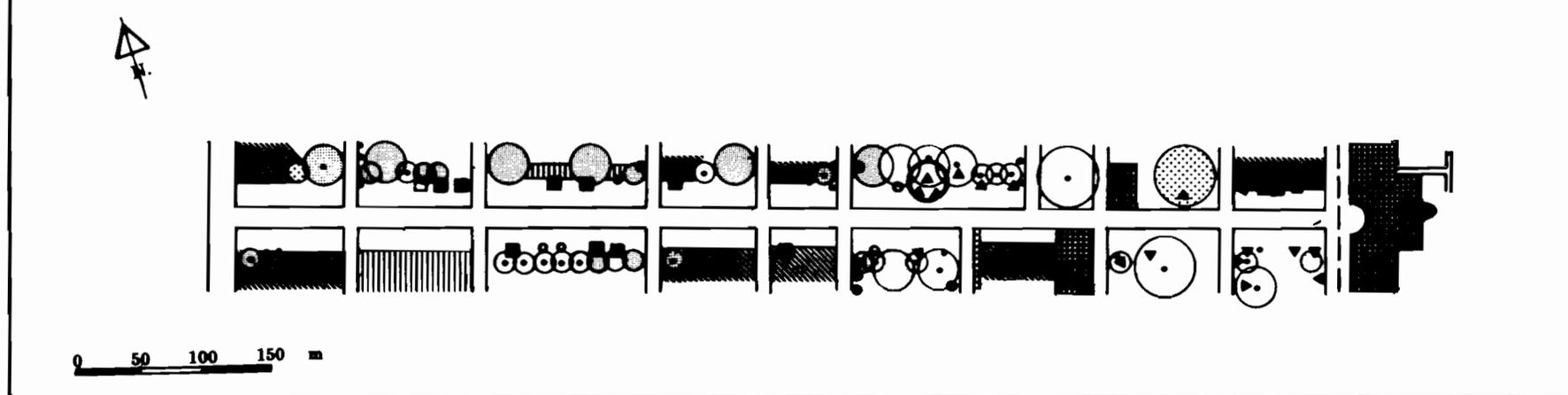


Fig. No. 4
La Avenida 9 de Octubre (Guayaquil).



Figs. Nos. LAS AVENIDAS AMAZONAS Y 9 DE OCTUBRE

3 y 4

HABITAT



Viviendas aisladas



Viviendas adosadas de menos de 4 pisos



Viviendas antiguas de menos de 4 pisos



Areas verdes



Edificios de 4 a 9 pisos, de 10 a 15 pisos, de más de 15 pisos



Edificio en construcción



Edificio de función residencial

SERVICIOS



Banco



Agencia de viajes y compañía aérea



Edificio de función Hotelera, Administrativa, de Servicios Diversos (Oficinas)



Restaurante, Bar

COMERCIOS



Artesanía: tienda, puesto fijo en la calle



Centro comercial



Tienda de vestidos



Almacén que vende material de importación

10 de Agosto) como hacia el Norte (parque de la Carolina a cuyo extremo Norte están permitidas nuevas construcciones en razón de las numerosas manzanas actualmente vacías).

¿Se va hacia una oposición centro—museo/centro de negocios?. ¿Se asiste a la desaparición de la vida de barrio y de la convivencia fuertemente ancladas en el centro histórico en favor de un centro “animado” por el turismo y de otro que vive durante las horas de apertura de oficinas y de las tiendas?. Toca a los poderes públicos y a los grandes inversionistas la decisión...

La estructura interna del centro de Guayaquil es mucho más sencilla. Mientras en Quito las nuevas construcciones se realizan en el sector Norte, en Guayaquil las actividades “modernas” no pueden traducirse sino con la destrucción del pasado del centro histórico que actualmente queda reducido a su más simple expresión y donde solamente subsisten algunas casas tradicionales reconstruidas. En efecto, la mayoría de la población considera que no hay “nada que ver” en Guayaquil; puesto que teóricamente no hay ni histo-

ria ni raíces que preservar, se puede demoler el centro sin escrúpulo, lo que no pasa ni en Quito ni en Cuenca.

En Quito, el centro histórico es relativamente respetado y su protección es objeto, teóricamente, de una reglamentación; en Guayaquil, las manzanas son arrasadas poco a poco y las casas pobres son reemplazadas por parqueamientos y luego por torres que a menudo superan los diez pisos. Este fenómeno de “renovación” se extiende progresivamente desde el Malecón hacia el parque del Centenario, siendo la avenida 9 de Octubre el eje vertebral. Mientras que en Quito cada “sub-centro” es relativamente homogéneo en el plano de unidad arquitectónica, en Guayaquil, exceptuando *la city* donde predomina las construcciones de altura, se hace visible la heterogeneidad en cada manzana (a la yuxtaposición arquitectónica —viejas casas “fósiles”, pequeños inmuebles, construcciones de altura — se superpone una plurifuncionalidad evidente — servicios altos, dependencias del Estado, comercio popular, tiendas de lujo). Parece que la tendencia reciente es la integración a la zona central, del eje constituido por la avenida 9 de Octubre entre el parque del Centenario y el puente 5 de Junio.

La comparación entre los ejes importantes o principales (avenidas Amazonas en Quito y 9 de Octubre en Guayaquil) nos parece interesante para expresar a gran escala las diferencias morfo-estructurales que existen en el interior de los dos centros “modernos” de las dos ciudades: desaparición de la función residencial (entre el malecón y la calle Escobedo en Guayaquil, entre la Avenida Patria y la Roca en Quito), comercio de lujo y función turística en la Avenida Amazonas y predominio de los almacenes de importación en la avenida 9 de Octubre (los comercios de lujo han sido desplazado hacia las perpendiculares a la avenida principal, o a los centros comerciales periféricos) (cf. fig. 3 y 4).

A la concentración de las actividades en un centro bien definido en Guayaquil se opone por el momento, una cierta especialización funcional en cada sub-centro de Quito. Pero la reubicación de las actividades siempre más lejos hacia el Norte tiende a extender las funciones de capital haciendo desaparecer las zonas de transición. Si bien la llegada de la modernidad en los centros de las dos principales aglomeraciones del país no se ha realizado sin choques, del mismo modo, esta modernización no ha dejado de afectar a los polos regionales.

1-1-2- Las mutaciones morfológico-funciona-

les del centro de Cuenca (cf. fig. 5).

Fundada en 1557 por los españoles en el sitio incásico de Tomebamba, la ciudad de Cuenca ha conocido un desarrollo económico basado esencialmente en la agricultura y en la artesanía textil hasta mediados del siglo XIX. Habiendo dependido directamente de España y en forma indirecta de Lima y Guayaquil en la época colonial, en el siglo XX la capital del Azuay sufrió profundos cambios administrativos, económicos y urbanísticos. Segunda ciudad de la Real Audiencia de Quito, poderosa en el aspecto político, ve disminuir su papel administrativo con el desmembramiento del Azuay y la creación de cuatro provincias (1861, 1880, 1884); la integración al mercado mundial favorece el desarrollo de la producción y exportación de la quinina y de los sombreros de paja (desde 1845), así como la estrecha dependencia respecto a los mercados europeo y norteamericano a través del puerto de Guayaquil (5). Este crecimiento económico acarrea profundos cambios al interior del paisaje urbano del centro histórico: los grandes comerciantes de las casas de importación y exportación se establecen en la ciudad, y modifican la arquitectura con la importación de nuevos materiales de construcción, y del estilo neoclásico de las fachadas de los nuevos edificios, que se explica por los frecuentes viajes de negocios o de distracción de los comerciantes; las instituciones municipales hacen las

- (5) En el siglo XIX, el 100/o de las exportaciones ecuatorianas ha correspondido a la quinina y a los sombreros de paja. Prácticamente son los únicos productos de la Sierra destinados a la exportación. (CARPIO, J., 1983, p. 101).
- (6) Entre 1974 y 1980, la población económicamente activa agrícola ha pasado del 25,5 al 19,80/o, la del artesano ha caído del 20,1 al 90/o, mientras que la población ocupada en el sector terciario creció de 42,9 a 52,10/o (ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CUENCA, 1982, pp. 7-9).
- (7) Este fenómeno clásico de desvalorización de la imagen social del centro, de desinterés por el hábitat tradicional, es consecuencia del uso del automóvil que hace posible el alejamiento del centro; es actualizado por los esquemas arquitectónicos y los planes de vivienda importados de los países llamados desarrollados.
- (8) Este plan, realizado por la firma CONSULPLAN (Quito) y financiado por FONAPRE y el BID, consta de 36 volúmenes acompañados de documentos cartográficos, de fichas catastrales, de maquetas, . . .
- (9) MUNICIPIO DE CUENCA, 1982, p. 118;
- (10) MUNICIPIO DE CUENCA, 1983, p. 1;
- (11) MUNICIPIO DE CUENCA, 1983, p. 14
- (12) El 530/o de las viviendas consideradas como "aceptables" están situadas en el centro; es el mismo caso del 620/o de las casas afectadas por una densificación alarmante. (MUNICIPIO DE CUENCA, 1982, pp. 35-3b). Más del 900/o de los vendedores callejeros se ubica en el centro.

infraestructuras de base (electricidad, agua potable, red telefónica); las construcciones privadas (Banco del Azuay en 1913, de influencia francesa), públicas (colegios, universidad en 1868....) y religiosas (inicio de la construcción de la nueva catedral en 1868) se multiplican. Este período próspero se traduce al mismo tiempo en la extensión espacial de la ciudad, en la concentración y diversificación de las actividades y en el comienzo de la decadencia del centro histórico. Los años cincuenta se caracterizan por una crisis económica que afecta las exportaciones tradicionales, que será parcialmente superada por la fundación del Centro de Reversión Económica para Azuay, Cañar y Morona Santiago, (CREA), luego por las leyes que favorecen la descentralización industrial en los años 70. La crisis intensifica las migraciones provenientes del medio rural (6), la tugurización del centro ocasionada en parte por el desplazamiento de las clases acomodadas hacia los barrios residenciales (7) y el desarrollo del sector "informal".

En 1982 se realiza el "Plan de Desarrollo del Área Metropolitana de la ciudad de Cuenca" (8) que dedica un tomo al diagnóstico y a las disposiciones que se deben tomar para preservar el centro histórico.

En mayo de 1983 se publica la "Ordenanza para el control y administración del centro histórico de la ciudad de Cuenca". El centro histórico, elevado al rango de patrimonio cultural del Estado en marzo de 1982, es al fin objeto de cierta atención por parte de las autoridades municipales: delimitación precisa de la zona que ha de ser protegida (76,25 ha) (9), del área arqueológica y del sector intermedio comprendido entre el centro histórico y las recientes prolongaciones de la aglomeración, control de las nuevas construcciones, de las demoliciones, de los trabajos de preservación de consolidación, de reconstrucción, de restauración. . . y esta Ordenanza, indispensable, nos parece sin embargo, vaga y en ciertos aspectos peligrosa. Hemos extraído algunos artículos que ponen en evidencia los riesgos potenciales. Mientras precisa "que es necesario rescatar, preservar, proteger y conservar el área correspondiente al centro histórico de la ciudad de Cuenca y su cantón, armonizando con las exigencias del desarrollo en la época actual" (10), añade que "por su valor histórico y ambiental, ... el centro histórico se considera, ... como monumento por sí mismo." (11). Así está determinado claramente el papel del centro que debe llegar a ser un museo. No se tiene en cuenta absolutamente que una parte de la población dispone solamente de bajos ingresos y vive en este vasto sector tugurizado (12). Si se hacen realidad las medidas de preservación y de restauración, el centro será un prestigioso ele-

mento cultural, un "objeto turístico" en cuyo interior habrá sido eliminado el elemento de población: la simple protección mata el dinamismo interno de un barrio si no va acompañada de una planificación rigurosa. La prohibición de las ventas ambulantes sobre las aceras y del comercio a la entrada de las casas (13), el desplazamiento previsto de los mercados,... "que constituyen los más importantes elementos causantes de la concentración", así como de las bodegas (14) (elementos que aceleran la degradación de las casas) y la creación de numerosas vías peatonales, parecen marchar por este camino.

La concentración excesiva de las actividades públicas y privadas exige la descentralización de ciertas funciones; la congestión al interior del centro debe ser eliminada; hay que poner un freno a las nuevas construcciones públicas y privadas que rompen la armonía arquitectónica (15). El plan de desarrollo propone soluciones para responder a estos problemas. Si bien es indispensable que el centro histórico conserve sus actividades superiores (función político-administrativa, servicios financieros, comercios "raros", artesanía específica como la joyería, lejana herencia de la actividad minera del siglo XVI en un marco arquitectónico homogéneo), es importante preocuparse de las consecuencias humanas que se derivarán de una renovación que corre el riesgo de ser "salvaje".

Hasta ahora los trabajos de restauración se han hecho en puntos determinados (el BANCO CENTRAL hace una obra eficaz en este campo), pero ¿cuáles serán las futuras consecuencias de una renovación global? La implantación de "las normas urbanísticas y habitacionales necesarias para lograr niveles similares a otras áreas de la ciudad" (16), la realización de "un cambio en el concepto de vivienda en el centro, dando paso a la creación de cooperativas de pro-

(13) MUNICIPIO DE CUENCA, 1983, p. 19.

(14) MUNICIPIO DE CUENCA, 1982, p. 97.

(15) Las construcciones que "desfiguran" el centro son a veces obra del Estado (construcción de la Alcaldía en 1960, de la Casa de la Cultura en 1964, institución encargada de preservar el patrimonio cultural desde 1945...), y a veces obra del capital privado (construcción de hoteles de lujo, de bancos, etc... en el período del "boom" petrolero). ¿Quiere el Estado "imponer" su poderío a través de la construcción de inmuebles tan grandiosos como vulgares? ¿Quiere el capital privado hacer prevalecer el modernismo y el "desarrollo" destruyendo lo tradicional, símbolo del pasado, y reemplazándolo con ventanales de cristal ahumado, con cemento y construcciones altas que, por otra parte, permiten llevar al máximo la rentabilidad de los terrenos?

(16) MUNICIPIO DE CUENCA, 1982, p. 117;

(17) MUNICIPIO DE CUENCA, 1982, p. 120

piedad" (17), producirán un alza vertiginosa de los arriendos y la expulsión de los pobres fuera de la zona central. ¿Se reintegrarán al centro las clases sociales acomodadas? (fenómeno reciente en las ciudades de los países industrializados). ¿La renovación urbana con fines residenciales no va en contra de los actuales fenómenos especulativos? efectivamente, es más rentable esperar que una casa tradicional se arruine para construir hacia arriba y efectuar una transferencia funcional. Pueden plantearse idénticas preguntas a propósito de la evolución del centro histórico de Quito y de su rehabilitación.

Como el centro de la capital de la República, el de Cuenca dispone de un conjunto arquitectónico prestigioso, pero la modernización, que trae cambios en la utilización del suelo, se efectúa *in-situ*, lo mismo que en Guayaquil, guardando las proporciones de acuerdo a la evolución de estas dos aglomeraciones. Los problemas que afectan a los centros históricos de las tres grandes ciudades del país presentan analogías (degradación, "recuperación",...), pero también notables diferencias, como hemos señalado. Los cambios económicos recientes han creado nuevos centros o han transformado los antiguos en las ciudades cuya zona de influencia parece ser simplemente local o regional.

1.1.3. Función regional, función fronteriza: comercio y servicios dinamizados por la economía moderna.

Un centro comercial y de servicios, de vocación regional: el caso de Santo Domingo de los Colorados (cf. figura No. 6).

El crecimiento extremadamente rápido de esta ciudad es el resultado de una colonización agrícola muy dinámica y de su situación en el cruce de carreteras que unen la capital del país con la región costera. Las olas migratorias más importantes se produjeron a partir de 1958. En esta fecha se inicia un programa de colonización en el país, que atrae a los campesinos por la venta de tierra a precio módico, porque proporciona asistencia técnica y realiza las infraestructuras básicas. En razón del costo elevado de este programa, el BID hace las veces del Estado organizando la colonización semidirigida dentro del proyecto "Polígono BID". La sequía que se encarna contra las provincias de Manabí y Loja en 1967/68, acentúa entonces el movimiento migratorio. Esta zona de colonización reciente, orientada hacia las actividades agrícolas (banano, café, cacao, abacá y actualmente palma africana) y ganaderas, cercana a Quito, en contacto a la vez con la Sierra y la Costa necesita un centro ur-

Fig. No. 5
El Centro Histórico de Cuenca

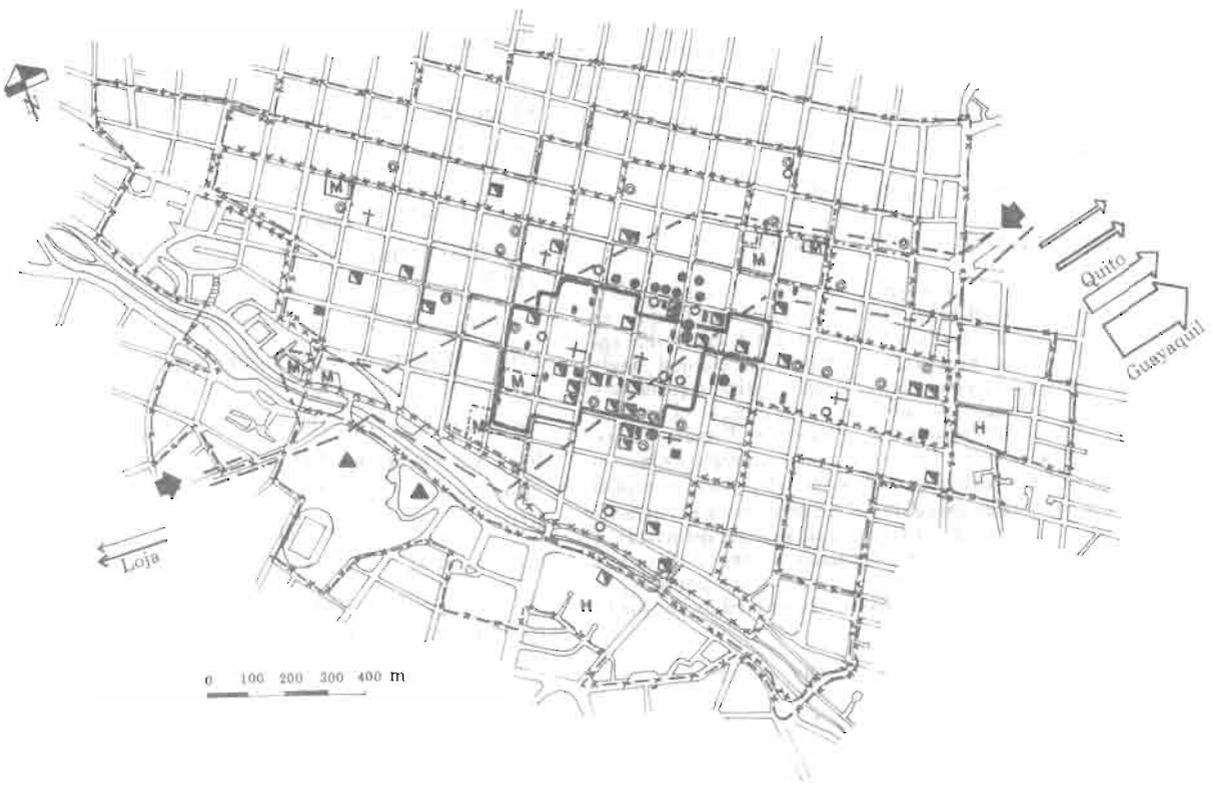
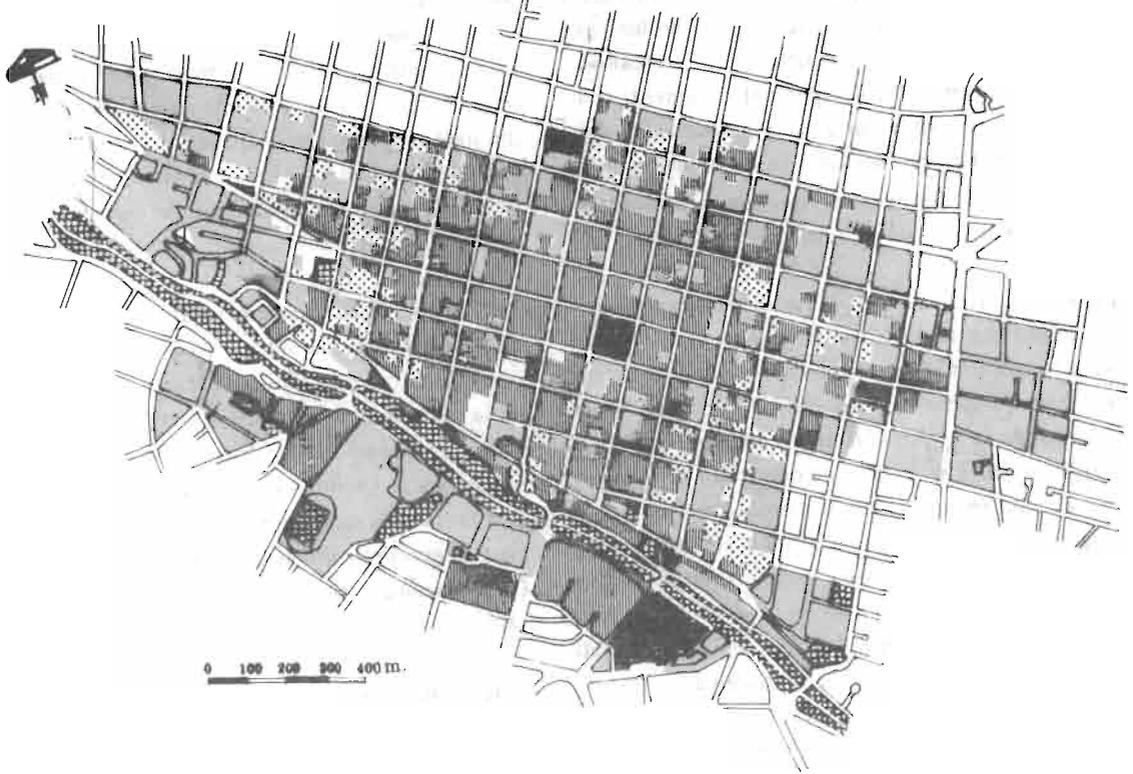
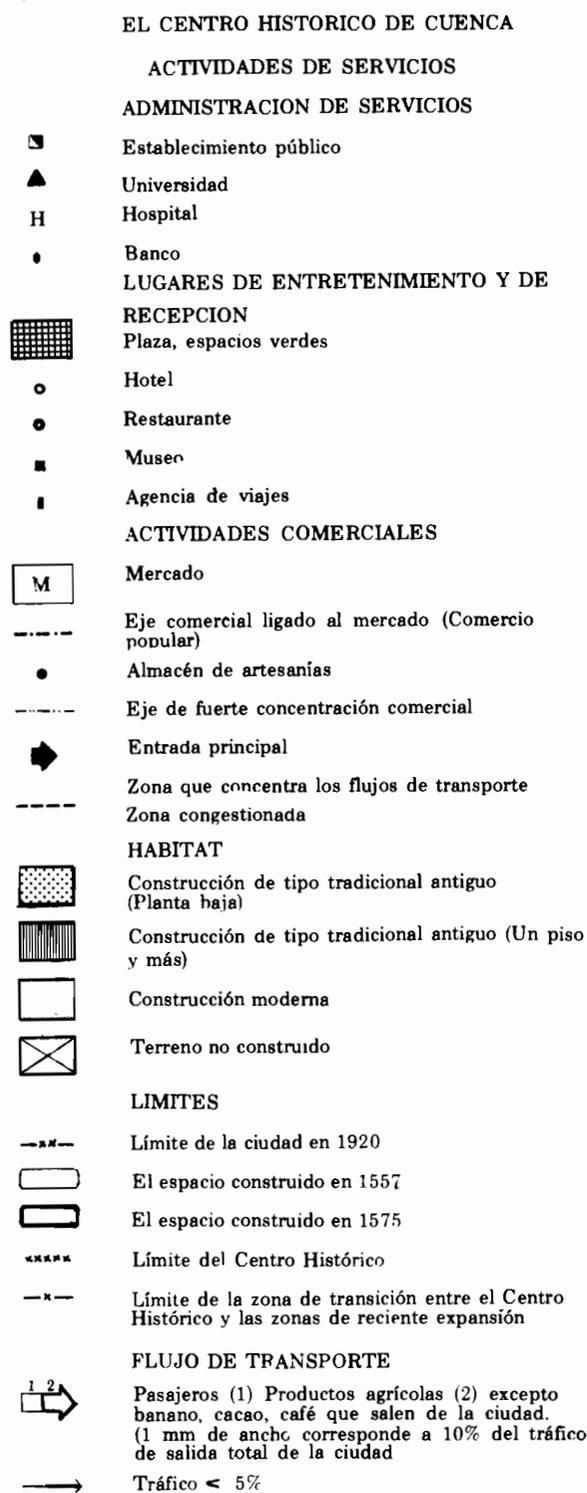


Fig. No. 5



bano: Santo Domingo, que ve crecer su población y sus actividades a una velocidad vertiginosa, asumirá esta función (18)

Por disponer de una zona de influencia de 10.000 km², por obtener sus recursos de la comercialización de los productos agrícolas, la ciudad nació de la colonización espontánea y semi-dirigida con el fin de hacer circular el ingreso agrícola. La ausencia de tradición urbana, la función de aprovisionamiento y de comercialización al interior de una extensa zona de influencia, asimilan a Santo Domingo al esquema de creación y de desarrollo de las ciudades costaneras del siglo XIX. El establecimiento de sucursales bancarias ubicadas alrededor del parque principal de la ciudad, lo mismo que los servicios de carácter público, pone en evidencia la utilidad de disponer de infraestructuras financieras sólidas en un tal contexto de desarrollo agrícola (19). Las actividades están concentradas al interior de un sector que cubre una superficie aproximada de 30 hectáreas. Las funciones de comercio y de servicios predominan a lo largo de los tres ejes Este-Oeste (las avenidas Quito y 29 de Mayo, asfaltadas, y la avenida 3 de Julio, peatonal) así como de ambos lados, Norte y Sur, de la calle Ambato, que agrupa los mercados de productos no alimenticios. Las actividades comerciales y de servicios parecen hipertrofiadas con relación a la población urbana e "invaden" el barrio central, especialmente el domingo, día de feria. Frente a las tiendas y a las casas de importación, cerca de los mercados y a lo largo de la calle peatonal, se instalan los vendedores ambulantes (20); los médicos, los notarios y los abogados que trabajan durante la semana en Quito o en Quevedo, abren su consultorio solamente en el fin de semana; las numerosas pensiones y pequeños restaurantes atienden a la población del área de influencia de la ciudad que viene a vender sus productos, a aprovisionarse, a arreglar sus problemas jurídicos y a hacerse curar en la ciudad. La importancia de este lugar de cruce de carreteras explica el gran número de garajes y de almacenes de repuestos ubicados a lo largo de los ejes principales de comunicación.

(18) 120 habitantes en 1932; 1500 en 1950; 6951 en 1962 30480 en 1974; 66661 en 1982 (AGUIRRE, P; CALDERON, T.; MORENO, W. 1977, p. 24)

(19) Las agencias bancarias fundadas en 1943 (BANCO DE FOMENTO), 1963 (BANCO DEL PICHINCHA), 1968 (BANCO INDUSTRIAL Y COMERCIAL), 1981 (BANCO INTERNACIONAL), 1983 (sucursal del BANCO CENTRAL), drenan diariamente un flujo de capitales de aprovisionamiento de 500 millones de sures (Documentos de trabajo de Alou, S.). Si las relaciones comerciales entre Quito y Santo Domingo son privilegiadas, dos de las tres últimas sucursales de bancos construidas en Santo Domingo tienen su sede en Guayaquil.

Un centro sin atractivo arquitectónico, que ha crecido rápidamente y que se transforma en feria gigantesca el día domingo (reconstrucción del mercado, apertura

(20) El domingo, las camionetas llenas de ropa de casa, de colchones o de productos alimenticios, se instalan en las esquinas. Los vendedores arreglan una estructura provisional (tela puesta en el suelo, taburete, tablas clavadas sobre cajones, canastos, maletas, tablas con un quitasol encima) para vender productos de uso corriente (joyas, anteojos, pilas eléctricas, productos de belleza, jabones, zapatos, "remedios milagrosos". etc. . . .). Circulan vendedores ambulantes que ofrecen alfombras, marcos, cunas para niños, vestidos, etc.

Fig. No. 6
El "Barrio Central" de Santo Domingo de los Colorados, un centro de comercio y de servicios.

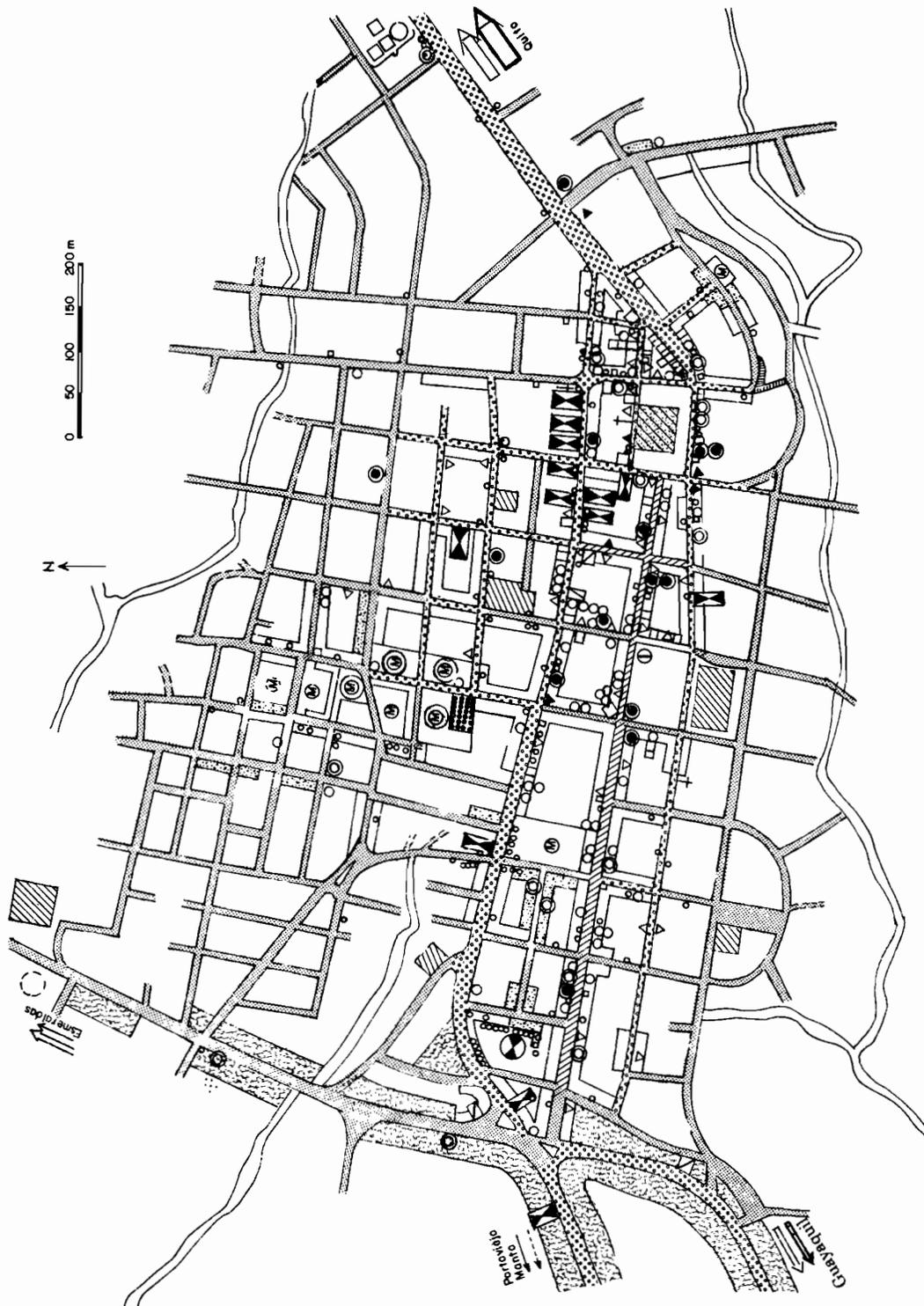
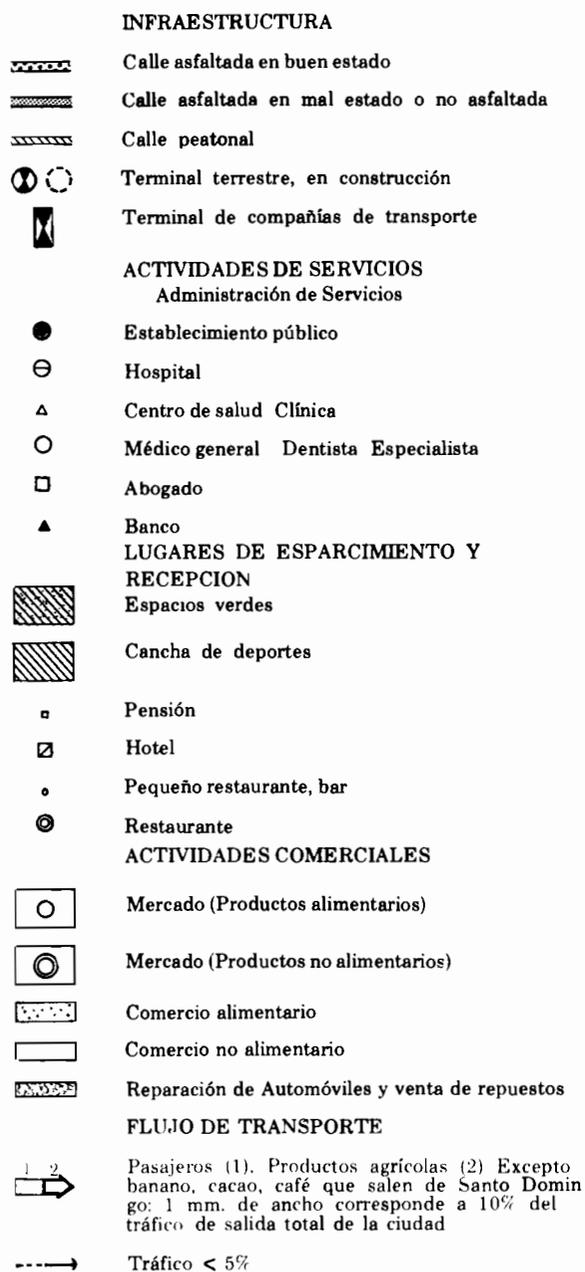


Fig. No. 6 Barrio Central de Santo Domingo de los Colorados:
un CENTRO DE COMERCIO Y SERVICIOS



de un "centro comercial" cubierto que recuerda las más recientes estructuras del mercado de la Bahía en Guayaquil, con el que Santo Domingo parece mantener estrechas relaciones), tales son las características de este barrio central nacido hace algunas decenas de años y ahora en plena expansión.

La ya próxima inauguración del terminal terrestre puede provocar cambios estructurales importantes en

- (21) En 1974, el 77,3 o/o de la población activa era de empleados en el sector del comercio (45o/o) y de los servicios (32,3o/o). BEV, JNV, 1979, p. 39.
- (22) ARCINIEGAS, P.; BERNAL O, ROSERO, L., 1984, p.6.

el centro. Los terminales en servicio que ocupan una superficie importante, están ubicados cerca de la plaza principal donde es alto el precio del metro cuadrado de terreno. ¿A qué usos se los destinará? Barrio central que bulle de gente el domingo pero que no tiene una vida interna propia, el centro de Santo Domingo verá ciertamente reforzar su dinamismo comercial y su función de prestatario de servicios en los próximos años (21).

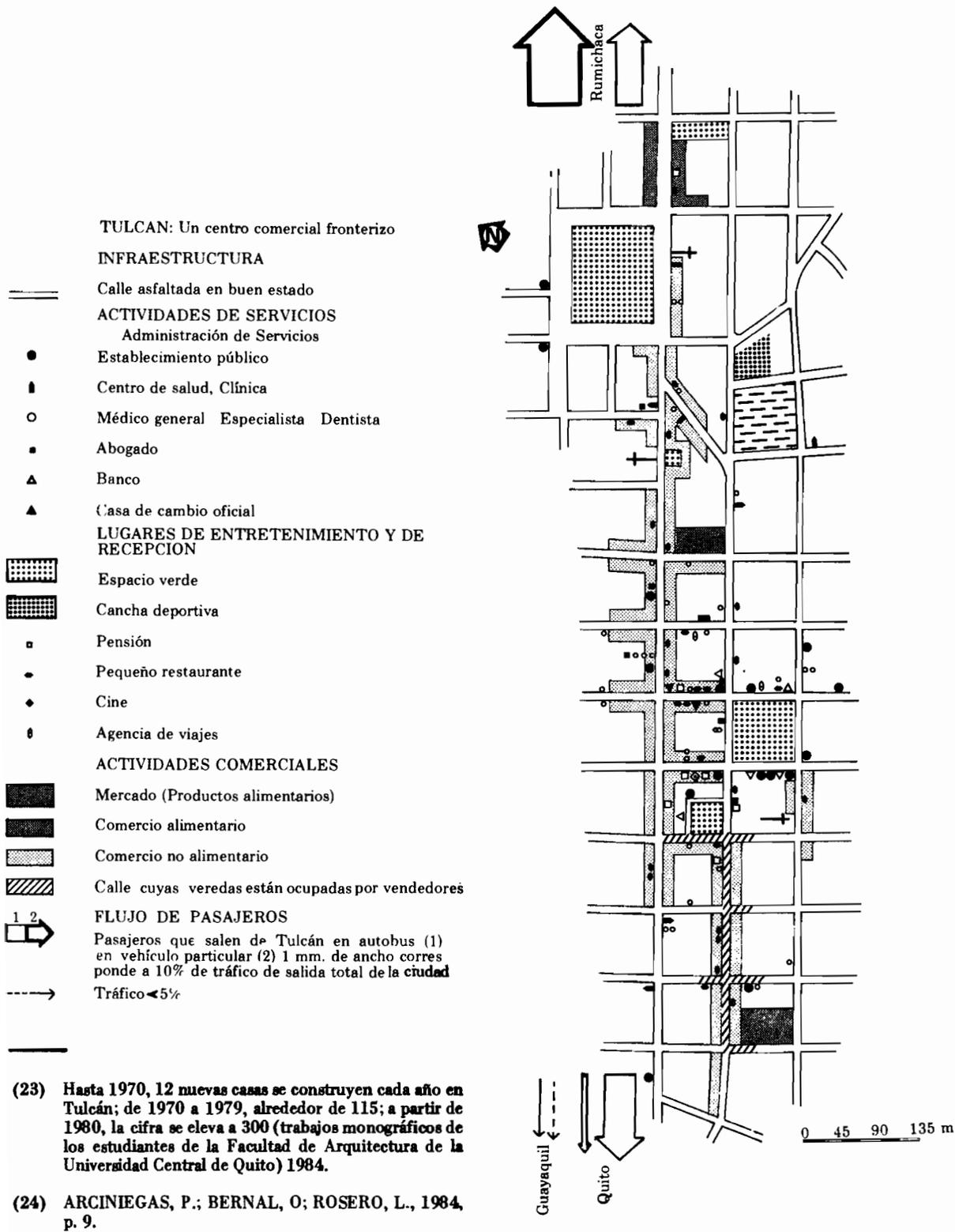
El centro comercial fronterizo de Tulcán: una "prosperidad" sujeta a las variaciones de las tasas de cambio (cf. figura 7)

Desde la época colonial, las actividades comerciales han tenido siempre un gran papel en el desarrollo de la ciudad de Tulcán. Actualmente, la capital de la región agrícola y ganadera del Carchi (31.143 habitantes) obtiene la mayor parte de sus recursos de la proximidad de Colombia: su función fronteriza es mucho más importante que su función provincial (los productos agrícolas son a menudo transformados y valorizados fuera del Carchi). Los períodos de prosperidad y de recesión de Tulcán son inseparables de los que afectan a la ciudad de Ipiales del otro lado de la frontera como las tasas de cambio y las medidas monetarias y económicas tomadas tanto en el Ecuador como en Colombia.

Si bien los años setenta favorecen el comercio colombiano que se traduce por la apertura de grandes almacenes en Ipiales y la construcción de un centro comercial en 1978/1986 que actualmente no funciona y que es utilizado como depósito a causa de la prosperidad económica ecuatoriana ("boom" petrolero) y de la política de promoción exportadora de Colombia, los años ochenta se han caracterizado por una caída de la situación que favorece las actividades comerciales de Tulcán. Entre el final del año 1981 y junio de 1982, el poder de compra del sucre en Colombia pierde un 50 o/o mientras que el del peso en el Ecuador aumenta en un 24 o/o (22). Los Colombianos, por lo mismo, están muy interesados en hacer compras en Tulcán mientras que los Ecuatorianos no tienen ningún interés en ir a Ipiales. Las devaluaciones de la moneda ecuatoriana (mayo de 1982, mini-devaluaciones diarias desde marzo de 1983) explican este fenómeno. Aunque no disponemos de datos precisos sobre el desarrollo comercial de Tulcán, podemos por lo menos comprobar la apertura de nuevos almacenes, el aumento del número de vendedores ambulantes (alrededor de 1100 en 1984) y de los camibistas instalados en la calles (más de 500 en 1984) así

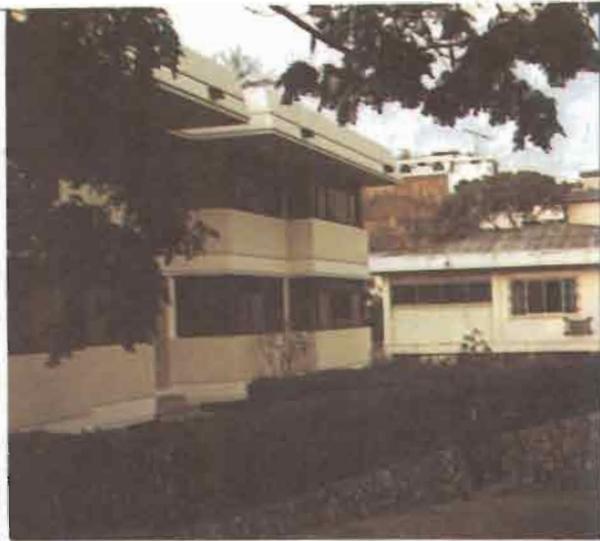
como el "boom" de la construcción (23). Los estudios periódicos realizados por el BANCO DE LA REPUBLICA colombiano contribuyen, describiendo la amplitud de la recesión comercial observada en Ipiales, a aclararnos el hecho de la expansión de Tulcán (24).

Fig. No. 7
Tulcán: "Un centro comercial fronterizo".

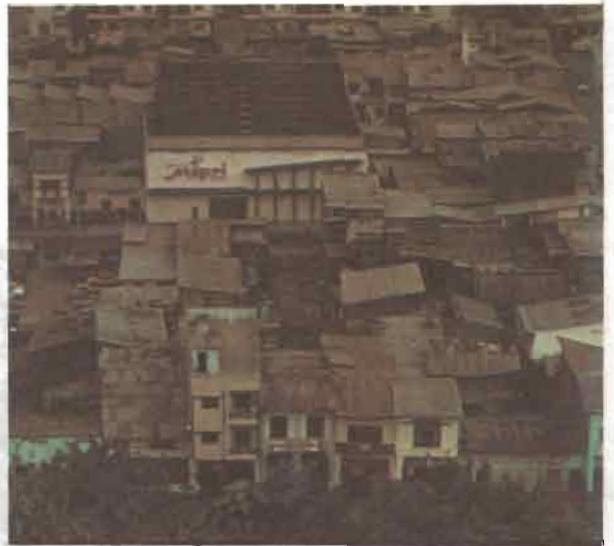


Indice del valor de ventas en Ipiales:

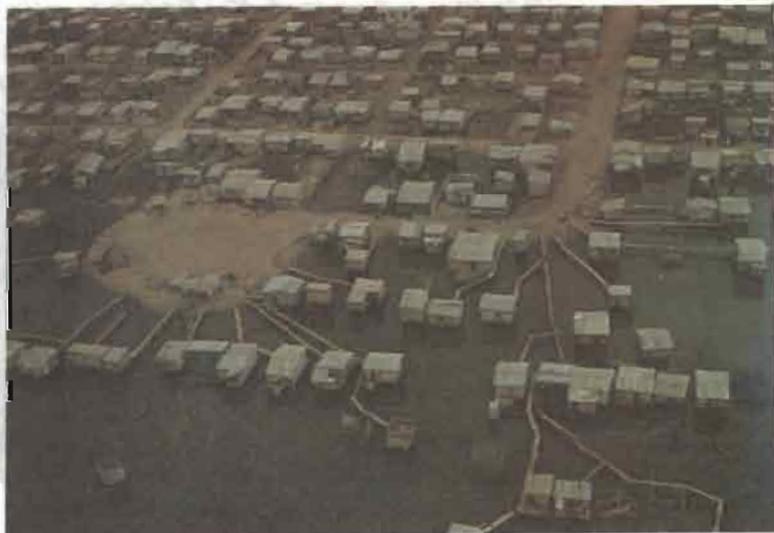
1980	1981	1982	1983
1,40/o	-5,40/o	-22,80/o	-11,50/o



1. Guayaquil:
Urdesa: Vivienda moderna de lujo. Villas y departamentos de alta categoría. Nótese el carácter internacional de la arquitectura, desprovista de raíces nativas.



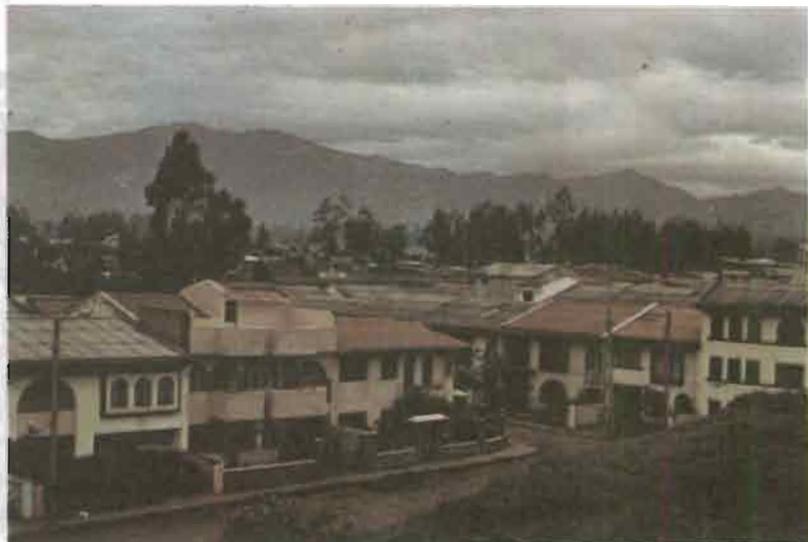
2. Guayaquil:
El centro tugurizado. Yuxtaposición de habitaciones "mixtas", casas de caña guadúa, bodegas y pequeñas fábricas.



3. Guayaquil:
Al extremo sur del Guasmo. Un barrio cuyo proceso de consolidación es incipiente (relleno de las vías principales, manzanas sometidas a inundaciones periódicas).



4. Quito:
El Comité del Pueblo. Un barrio de los años setentas, consolidado y en vía de densificación y turgurización.



5. Cuenca:
Vivienda moderna de categoría social mediana. Casas adosadas construidas en terrenos de pequeñas dimensiones; elementos decorativos de fachada que dan un "carácter personal" a la vivienda.





6. Cuenca:
El centro tugurizado. Densificación y degradación de patios y terrazas; nótese la utilización de la teja, material de construcción tradicional "cuencana" cada vez menos utilizado hoy día, hecha excepción de las residencias lujosas.



7. Quito:
Barrio de lujo de Bellavista en donde se entrecruzan villas y pequeños edificios. En el segundo plano, el Parque de la Carolina. Al fondo el Rucu Pichincha y el cono de deyección de la quebrada Rumipamba.



8. Salinas:

Concentración de grandes edificios a lo largo del Malecón. Nótese la ausencia de búsqueda arquitectónica en estas grandes construcciones, así como la playa sin servicios.



9. Esmeraldas:

El "Barrio" CEPE. Una lotizaci3n "americana" destinada en primer t3rmino a los principales operadores de la refin3ria. Excelentes infraestructuras, lindas casitas pero barrio sin "alma".

La diferencia de precios entre Ipiiales y Tulcán tiene importantes repercusiones en la economía del departamento colombiano de Nariño: recesión del comercio, de las exportaciones (25), de la agricultura. (Así algunas empresas lecheras colombianas van a comprar la leche en Tulcán).

— El año 1983 se caracteriza por un equilibrio de la balanza comercial ecuatoriano—colombiana (restricciones de las importaciones impuestas por la JUNTA MONETARIA en noviembre de 1982 y en marzo de 1983; medidas de salvaguardia tomadas por las autoridades colombianas). A pesar de todo, favorecidos por la tasa de cambio, los Colombianos siguen yendo a Tulcán a hacer sus compras.

(25) ARCINIEGAS, P.; BERNAL, O; ROSERO, L. 1984, p. 30. Exportaciones (FOB) e importaciones (CIF) por las Aduanas de Nariño. (Ipiiales) (Millones de \$/.)

1979	40,3	46,2
1980	70,2	67
1981	58,3	76
1982	47	85,8

(26) BANCO DE LA REPUBLICA, 1984, pp. 10 – 11. Entre 1983 y marzo de 1984, crece el valor de compra del sucre en Colombia en 0,30/o, mientras que el del peso en el Ecuador disminuye en 15,80/o. En diciembre de 1983, 6 productos de consumo corriente (en una lista de 21) eran menos caros en Ipiiales que en Tulcán; en mayo de 1984 son 10 productos.

(27) Todos los datos cifrados corresponden al comercio legal, registrado por los departamentos aduaneros. ¿Cuál es el porcentaje de productos que pasan como contrabando? Según las autoridades ecuatorianas el 100/o, según otras fuentes confiables, del 70 al 80/o. Es verdad que existen numerosos puntos de paso: cuesta 500 sucres transportar a hombro humano una carga de 100 libras, del Ecuador a Colombia; es así mismo verdad, nosotros lo hemos visto, que los indios cargados de productos son rechazados brutalmente por los aduaneros ecuatorianos, hasta el momento en que se da unos billetes al aduanero. Y si un camionero colombiano tiene que presentar un permiso para pasar al Ecuador, algunos camiones pueden pasar con un solo formulario mediante dinero —el “precio” depende de la carga transportada y de su valor—.

(28) VILLAMIZAR DE NIETO, H.; CLAVIJO, S.; HUNG, F., 1982, p. 14. Las diferencias del tipo de cambio del dólar entre Cúcuta y Tulcán autorizaban ganancias de 2,40/o en 1981, de 3,20/o en febrero de 1982, de 6,40/o en marzo de 1982, de 11,40/o en agosto de 1982, de 19,50/o en octubre de 1982, a causa de la escasez de dólares en el Ecuador. Parecería que en 1984 los movimientos fueron más erráticos, dependiendo de las cotizaciones respectivas de la moneda americana en los dos países.

* Además, los taxis de Tulcán aprovechan la clientela colombiana que viene de compras a Ecuador porque los taxis colombianos (de Ipiiales) no tienen derecho de pasar la frontera. Por lo mismo Tulcán tiene mucho más taxis (340) que Sto. Domingo (280), que tiene el doble de población.

— El principio del año 1984 marca una lenta recuperación de Ipiiales y, por consiguiente, una relativa degradación del comercio en Tulcán (26), no por el paso de los ecuatorianos a Colombia sino por las compras de los colombianos que se quedan en su país.

— En la segunda mitad del año 1984, se da nuevamente un tipo de cambio que favorece a Tulcán en detrimento de Ipiiales; los Colombianos pasan la frontera para comprar productos alimenticios en el nuevo mercado instalado a cien metros de la frontera, para su consumo personal o para revenderlos hasta en Cali y Buenaventura (27). Los precios de productos de consumo corriente son inferiores en el Ecuador, de un 30 o/o a un 50 o/o, los de electrodomésticos son dos veces menos caros, lo que no deja de producir una fuerte inflación en Tulcán *.

La especulación sobre el dólar es igualmente una lucrativa actividad en Tulcán. En 1983, el BANCO CENTRAL ha visto pasar por sus ventanillas 72,2 millones de dólares. Pagando 10 sucres (costo del formulario), se podía, hasta agosto de 1984, transferir dólares, comprados en Cúcuta (frontera colombo—venezolana) y revendidos en Tulcán sobre una cuenta situada en los Estados Unidos, por intermedio del BANCO CENTRAL. El alza del dólar en el mercado libre de Quito, hacía muy interesante este tráfico de divisas (28).

Además, según informantes locales, parecería que existen estrechos vínculos entre el tráfico de drogas, el “lavado” de dólares y su transferencia a los Estados Unidos, o su reinversión en el Ecuador en el sector inmobiliario en Quito, lo que explicaría en parte la continuación de la construcción de estos últimos años y la valorización de piscinas camaroneras en la Costa. La pequeña ciudad de Tulcán parece jugar un papel importante en este tipo de actividad lucrativa, reforzada por el control de cambios y de la represión del tráfico de drogas en Colombia.

El centro de Tulcán cuyo dinamismo se manifiesta por la apertura de casas comerciales, el aumento en el índice del sector de la construcción y la extensión del pequeño comercio a lo largo de los ejes principales, ve su prosperidad artificial (?) estrechamente ligada al mercado internacional (cotización del dólar) y a las medidas financieras y económicas tomadas a nivel nacional en cada uno de los países. Mientras que Santo Domingo cuenta con una base económica sólida (su región) y con actividades comerciales y de

servicios de una importancia considerable, el centro de Tulcán no tiene más que una función comercial dinámica que puede ser modificada en cualquier momento.

Después de haber estudiado la evolución de algunos barrios centrales en función de las transformaciones económicas recientes y los problemas que se plantean en ellos: transferencias funcionales; renovación de los centros históricos, como imagen de una ciudad a nivel nacional e incluso internacional, que a menudo va acompañada de la exclusión de los habitantes; destrucción de los valores socio-culturales inherentes a la función de centralidad, hipertrofia de una actividad respecto a la población urbana; prosperidad ficticia de una función que puede ser revisada de un momento a otro, vamos a ocuparnos del caso de los nuevos barrios creados por las actividades llamadas "modernas".

1.2. Las funciones "motrices" y sus consecuencias a escala intra-urbana.

Las actividades vacacionales e industriales dan origen con frecuencia a nuevos barrios que se integran con mayor o menor armonía al paisaje urbano.

1.2.1. Salinas: ¿el "barrio vacacional" de Guayaquil? (cf. figura 8)

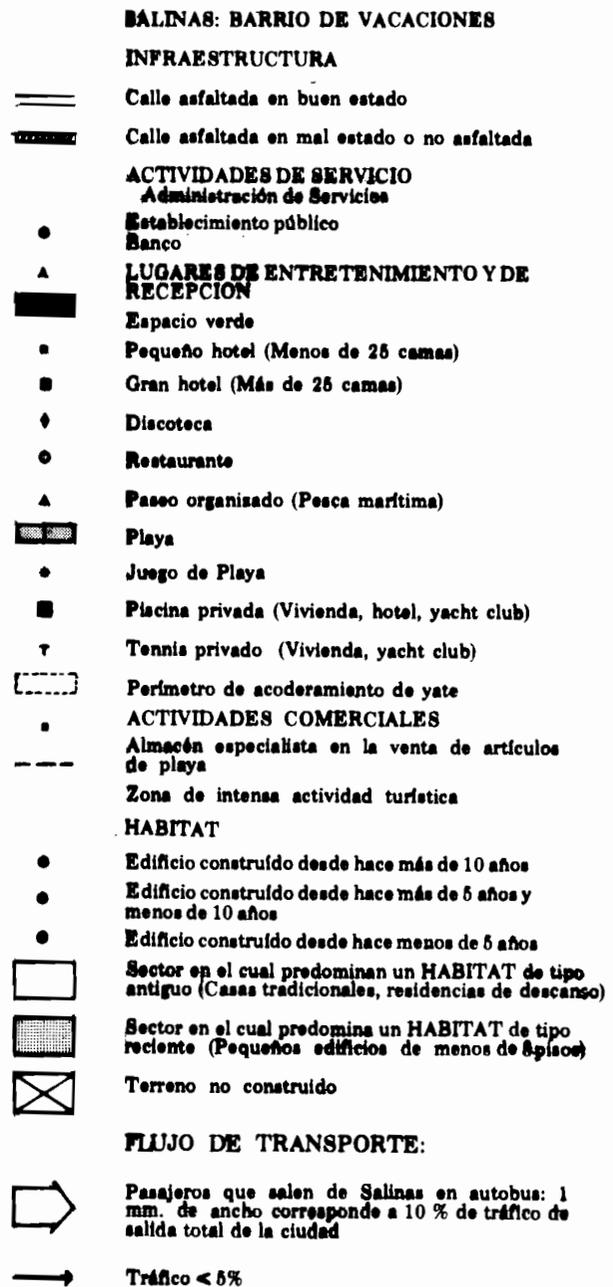
Parecen reunirse todas las condiciones geográficas para hacer de Salinas el centro turístico de la élite guayaquileña: proximidad al centro económico de la Costa (150 km); limitada competencia de Playas que se dedica a un turismo más popular; playas con pendientes inferiores al 5 o/o; temperatura que llega a 23,2°C a través del año y débiles precipitaciones (142,4 mm por año) (29). Pero este último factor, atractivo para el turista, impide el crecimiento urbano de Salinas: a causa de la irregularidad e insuficiencia de las lluvias, el problema del agua es en la actualidad muy grave y constituye el objeto de promesas en los períodos electorales.

(29) MUNICIPIO DE SALINAS, 1982, pp. 31-32. El período comprendido entre enero y abril recibe más del 97o/o del total de precipitaciones anuales (observaciones efectuadas entre 1968 y 1978); la amplitud térmica anual es de 5,4° C (26,2° C en marzo, 20,8° C en agosto).

(30) Para permitir una mejor fluidez de tráfico, esta carretera está cerrada alternativamente en el sentido Guayaquil-Salinas o Salinas-Guayaquil. Los grandes proyectos de integración regional que incluyen la construcción de una autopista que una a Guayaquil con Salinas, están todavía en su comienzo.

(31) MUNICIPIO DE SALINAS, 1982, p.p. 123 - 124.

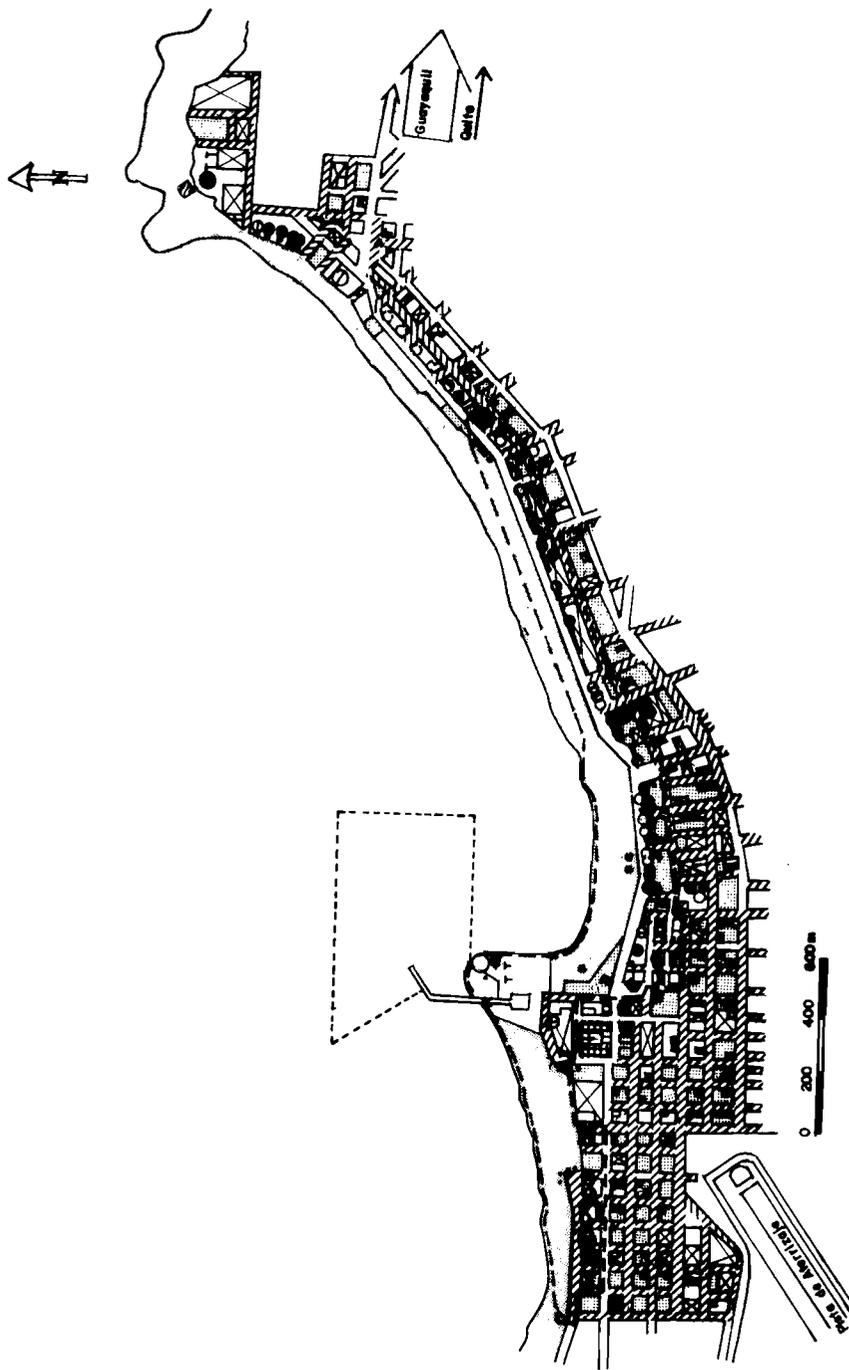
Fig. No. 8



La importancia de la función turística se hace visible en el flujo automovilístico sobre la única carretera que une Guayaquil y Salinas (30): 11.500 vehículos entre Guayaquil y Salinas por semana, 12.700 los sábados y domingos (31).

Si bien la función turística nacional no es despreciable —los habitantes de Quito aunque prefieren la región de Atacames por razones de cercanía, frecuentan Salinas de julio a setiembre, mientras que los de la Costa pasan allí de febrero a abril siguiendo el ritmo de las vacaciones escolares—, el más importante es

Fig. No. 8
Salinas: "Barrio de vacaciones".



el turismo regional y más que todo la función vacacional : Salinas es esencialmente el balneario de los guayaquileños acomodados. Queda demostrada esta particularidad por la importancia de la población no residente. Estimaciones establecidas en enero de 1982 registran 4771 abonados al servicio eléctrico (uso residencial) en Salinas y 4770 en la Libertad, centro urbano unido a Salinas cuyas actividades se han orientado a la industria petrolera; 2716 abonados (59%) eran residentes temporales en Salinas mientras que 259 (5%) entraban en esta categoría en La Libertad (32). Es asimismo interesante anotar que, en 1984, 1470 habitantes de Salinas tenían teléfono mientras que solamente 667 ciudadanos disponían de este servicio en La Libertad. El rápido desarrollo de la función turística ha acarreado profundos cambios sociales, espaciales y arquitectónicos en el espacio urbano de Salinas. En 1958, fecha en que se inauguró el hotel Miramar, Salinas no era más que un centro costanero de pesca artesanal; la función turística comenzaba (el hotel Tivoli, esplendor del comienzo de siglo, iba a ver disminuido su prestigio). El hotel Miramar era el inmueble más importante ya que la casa particular más alta no tenía más de dos pisos. Hasta 1970, evoluciona poco el aspecto morfológico de la ciudad: el Malecón, lugar privilegiado, es la única calle; la mayor parte de las casas están construidas en madera; ningún inmueble sobrepasa los ocho pisos y unos pocos hoteles alojan a las familias que vienen a pasar unos quince días o un mes en la playa. Poco a poco, el espacio urbano de este balneario reciente va a ser transformado por mutaciones vinculadas a la nueva riqueza petrolera nacional y a la mejor comunicación vial entre Guayaquil y Salinas : construcción de inmuebles de lujo a lo largo del Malecón (hemos registrado 38 de más de 8 pisos sobre 4,5 km), reemplazo progresivo de las casas tradicionales con villas modernas y pequeños inmuebles; este último fenómeno que afecta principalmente a las manzanas situadas detrás de la playa no está menos presente a lo largo del Ma-

(32) MUNICIPIO DE SALINAS, 1982, pp. 149 - 150
Evolución de la población de Salinas y de la Libertad

	1950	1962	1974	1982
Salinas	2672	5460	12409	17150
La Libertad	7133	13565	25566	41955

(33) Dos ejemplos ponen en evidencia el atractivo del Malecón y el alza del precio de los terrenos y de las construcciones. Un departamento al borde del Malecón, comprado en 800000 sucres hace seis años, está avaluado actualmente en 3000000 de sucres (o sea un alza del 275%) mientras que el índice general de los precios de compra para las familias que disponen de bajos y medianos ingresos no aumentaba "más que" en 175%. El metro cuadrado construido costaba en 1984 aproximadamente 30000 sucres en el Malecón; si el metro cuadrado no construido está evaluado en 2 o 3000 sucres en los terrenos situados a dos cuadras del mar, llega a 15000 sucres en el Malecón.

lecón.

El "boom" turístico, el rápido aumento de la población residente de manera temporal en Salinas y de la población "flotante" que no dispone de una villa, plantean problemas cada vez más graves a una ciudad que no está equipada para acoger a una población tan numerosa. Solamente el Malecón tiene una calzada en buen estado. La red de calles ha sido parcialmente destruida en 1983 a causa de las inundaciones catastróficas. No existe ni sistema de desagües ni red de colectores de las aguas de lluvia. Pero es la ausencia de infraestructuras de distribución de agua el problema fundamental al que se enfrenta la ciudad; el agua, proveniente de Guayaquil, llega hasta las puertas de Salinas pero las casas y los inmuebles deben aprovisionarse mediante camiones-cisterna y guardar el agua en reservorios. Las infraestructuras, insuficientes en la actualidad, tendrían que ser mejoradas en el curso de los dos próximos años; en efecto está prevista la construcción de una red de distribución de agua y de un sistema de alcantarillado.

En realidad, esta función vacacional no ha creado infraestructuras turísticas: no existe ninguna agencia de viaje (se vive en su villa o departamento), los restaurantes y los comercios de alimentos son poco numerosos (se llevan las provisiones de Guayaquil o se hacen las compras en el gran centro comercial situado fuera del centro), la playa no está equipada (hay que llevar las sombrillas y los asientos) y los campos de tennis y las piscinas son privados. El desarrollo de este turismo familiar ha provocado una crisis hotelera: actualmente hay menos de 200 habitaciones disponibles (que a menudo no son más que incómodos reductos) y el hotel más nuevo ha sido inaugurado hace cinco años. Algunas tiendas que venden artículos de playa y un centro que ofrece excursiones de pesca en el mar, resumen todas las actividades que trabajan específicamente para el turismo.

Se puede notar actualmente cierta disminución de actividad en el sector de la construcción a causa de la crisis económica que siguió a la prosperidad y a la fiebre de construcción que fueron característica de los años setenta y cinco, quedan numerosos terrenos sin construcción tanto en el Malecón como detrás de la playa. A pesar de todo, el Malecón sigue siendo el lugar privilegiado para las inversiones de los más adinerados. (33).

Actualmente, la urbanización es ininterrumpida entre Salinas y Santa Elena (15 kilómetros) y la densidad de las construcciones prosigue bajo la forma de lotizaciones. Salinas puede ser definida como una ciudad de poca profundidad (500 m. de Norte a Sur en general, 2,5 Km excepcionalmente), que se ex-

tiende a lo largo del Malecón (8,5 Km de Este a Oeste, de los cuales 4,5 Km corresponden a la parte de mayor prestigio). ¿Cómo definir la noción de "barrio de vacaciones"? ¿No es la ciudad en su conjunto un gigantesco "barrio de vacaciones" con vocación regional, habitado esencialmente el fin de semana y durante las vacaciones? Morfológicamente, es posible diferenciar el "barrio central" frente al mar, caracterizado por una intensa actividad turística y por las "torres" de más de 8 pisos, del Malecón del barrio situado detrás de la playa y ocupado por una "marea" de residencias secundarias, más o menos nuevas.

1.2.2. Refinamiento del petróleo y creación del barrio CEPE de Esmeraldas: ¿igualdad o segregación residencial?

Sería lógico encontrar en las ciudades ecuatorianas que disponen de una base industrial sólida barrios habitados principalmente por obreros; ésto habría permitido estudiar la organización espacial y socio económica generada por las actividades manufac-

(34) Manabí, importante región agrícola ecuatoriana para los mercados locales, e internacionales, se integró al capitalismo mundial en el momento del "boom" caacotero. La ciudad de Manta ha buscado diversificar sus actividades (creación de industrias de transformación de los productos de mar en los años cincuenta, desarrollo industrial en los años setenta) apoyándose en su puerto. Actualmente, el segundo puerto del país (6,50/o del tráfico de los puertos mercantes), está en crisis: reducción de las importaciones en un 680/o y de las exportaciones en un 90/o entre 1981 y 1983, infraestructuras utilizadas en un 200/o, a causa de la crisis internacional y nacional, de las consecuencias del invierno de 1982/83 que degradó el estado de las carreteras, de la dependencia política del puerto con relación a Guayaquil y de la campaña denigratoria orquestada por las casas de importación-exportación de Guayaquil (sub o sobrefacturación, contrabando. . .) En 1909, el puerto de Manta aseguraba el 300/o de las exportaciones (en peso); actualmente el 5,70/o de los productos exportados pasan por el puerto manabita. La industria que ocupa al 14,20/o de la población activa de Manabí, está en pleno período recesivo (cierres de empresas, despidos, . . .). El flujo diario de capital está evaluado en 250 millones de sucres (500 millones en Santo Domingo). La ciudad, que crece rápidamente (19028 en 1950, 33622 en 1962, 64 519 en 1974, 98827 en 1982) choca con problemas de mucha preocupación: migraciones importantes y fuentes de trabajo poco numerosas, infraestructuras deficientes, . . . (Datos generales del CENTRO DE REHABILITACIÓN DE MANABI, 1984; datos portuarios ARMADA DEL ECUADOR, 1983, pp. 18 - 19).

(35) "Los cerros dan facilidades para el programa de: Campamentos de Juventud, Conferencias de la Biblia y Retiros Espirituales. . . así como para las Vacaciones de los Misioneros". (Texto impreso en papel de carta de la hacienda Los Cerros).

(36) La fábrica artesanal de sacos para el mercado local y para la exportación fue comprada en 100000 sucres en 1963 y trasladada de Montecristi a Chorillo; en 1965, se construyó una fábrica en el eje Manta-Montecristi y la producción artesanal se hizo industrial.

tureras. Pero no sucedió así. De acuerdo a lo que sabemos, no existen tales barrios, ni en las capitales económicas (Quito - Guayaquil) ni en las ciudades intermedias. Las grandes empresas disponen en la mayor parte de los casos de autobuses que recogen al personal dentro de un área de diez a veinte kilómetros (por ejemplo, en Cuenca).

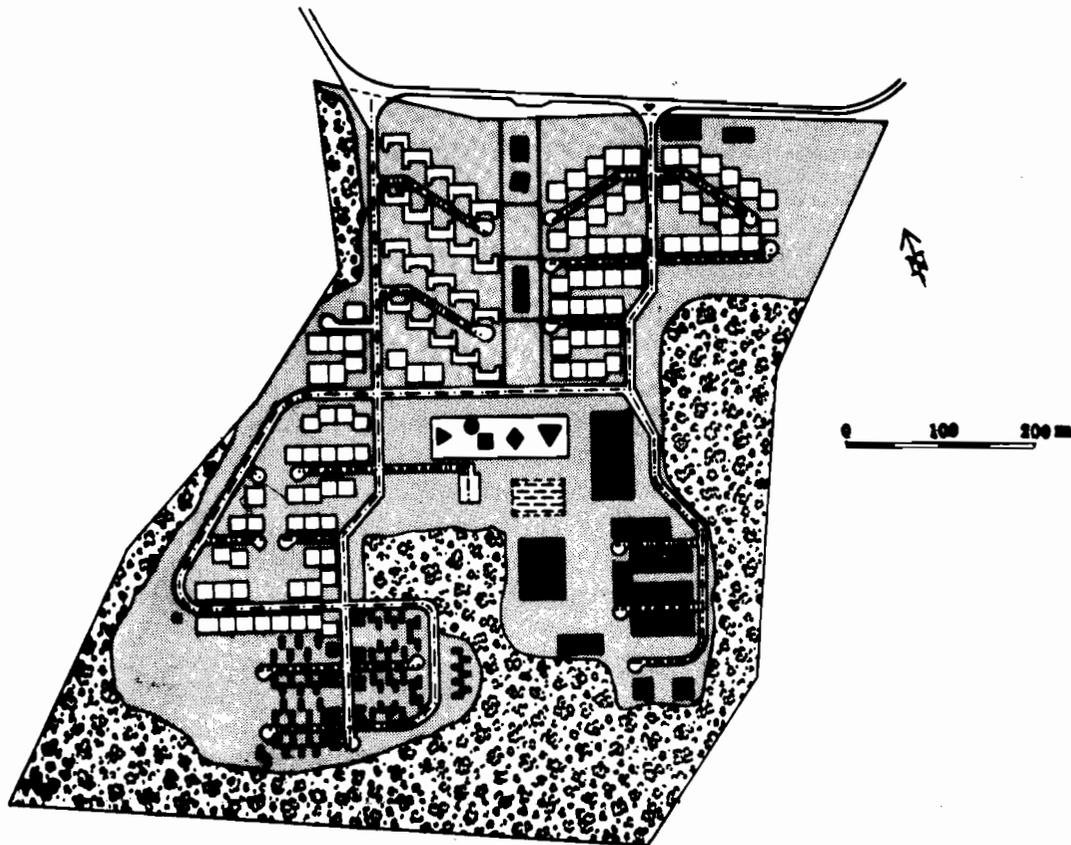
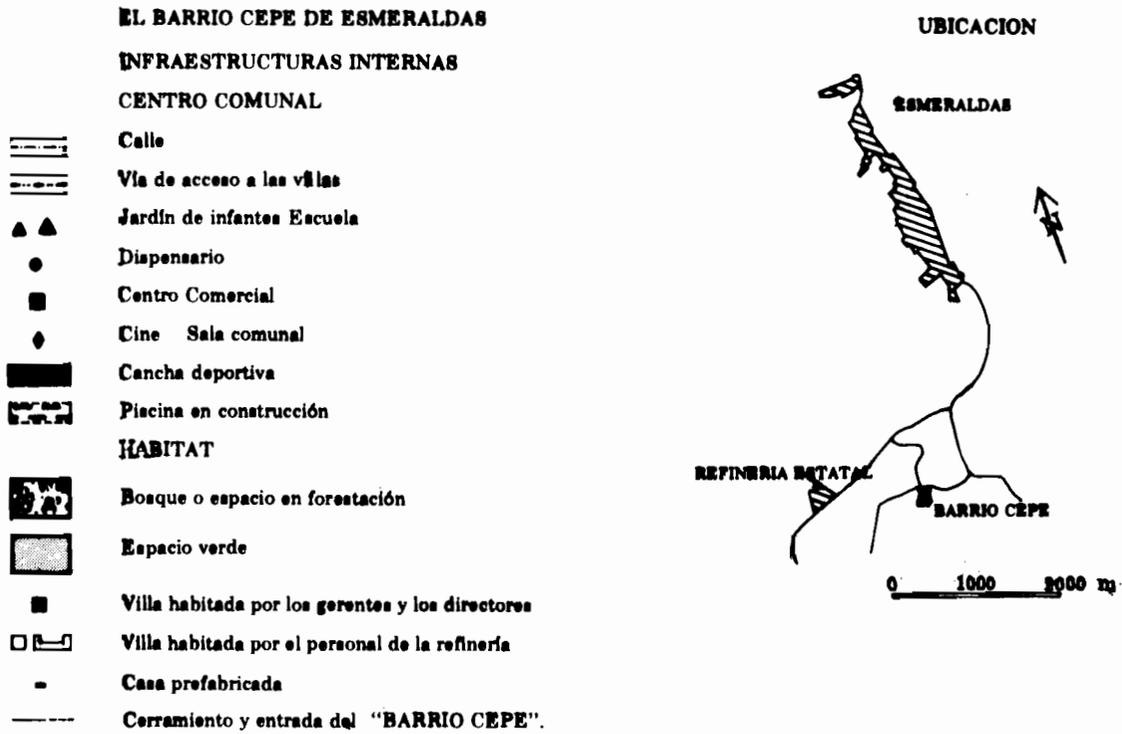
Dos casos muy especiales no obstante han llamado nuestra atención: el pueblo de Chorillo, situado en las colinas que dominan a Montecristi, muy dependiente de las canteras y de la fábrica de fibras del mismo nombre. Se trata de un caso marginal al que nos referiremos brevemente: este pueblo cercano a Montecristi (el eje industrial Manta-Montecristi es fundamental para la economía manabita y para la "conurbación" Manta-Portoviejo) (34), no es barrio urbano propiamente dicho, pues son débiles los vínculos entre el pueblo y Manta, a 15 km más o menos, o con Montecristi situado a unos 10 km.

Nos parece más representativo el caso del barrio CEPE de Esmeraldas, nacido del refinamiento del petróleo y construido entre 1973 y 1977; barrio reciente, vinculado de manera exclusiva a una empresa, rigurosamente planificado, cuyo estudio va a permitirnos abordar las nuevas soluciones (?) consideradas por los arquitectos y la empresa CEPE para crear una vida propia en ese barrio y para integrarlo en el interior de un antiguo espacio urbano.

En lo que se refiere al pueblo de Chorillo, un norteamericano nacionalizado en el Ecuador, que vino como misionero evangelista, se instala definitivamente en el país y llega a ser jefe de empresas. Participa en la fundación de la hacienda Los Cerros (35), de 180 hectáreas, hace unos treinta años, y actualmente explota las "Canteras Manabitas", fábrica de bloques con 95 obreros, y dirige la fábrica de fibras "El Chorillo", comprada en 1963 en común con los habitantes del pueblo El Chorillo (36) y que tiene 135 obreros y empleados. Las empresas dirigidas por este empresario dan empleo a 230 personas (40 grupo de empresas en Manabí).

El paternalismo privado, industrial-religioso, prodigado por este dirigente marca profundamente al pueblo (unas cien casas y alrededor de 700 personas) y a sus habitantes íntimamente vinculados con la fábrica (un miembro de cada familia, por lo menos, trabaja para las empresas de este industrial). Se han realizado las infraestructuras de base, las casas están construidas sólidamente, con excepción de unas dos, y agrandadas y mejoradas progresivamente. Los empleados pueden comprar a bajos precios los materiales de

Fig. No. 9
El Barrio CEPE de Esmeraldas



FUENTE: Plano de CEPE, 1977, 1:100, dibujado por M. Quejal, revisado por M. Cedillo.

CONSULTORES DE PLANIFICACION - Urbanización CEPE,
Memoria.- 1976 (11), pp. 5, 33, 57, 75.

construcción, recibir en préstamo material en el fin de semana, obtener préstamos con un interés que no pasa del 10/o mensual, etc). Cada año el Comité de Empresa, organismo de trabajadores de industrias de fibras "El Chorillo", edita una circular en la que se consignan las ventajas que benefician a los obreros (15 días de vacaciones, 14 días feriados, regalo de un uniforme, prima de 2000 sucres en las fiestas de Navidad, etc). Los salarios, más altos que en las demás empresas de la región, son reajustados regularmente el 1o. de Enero de cada año.

El barrio CEPE (cf. figura No.9) es una realización del paternalismo del Estado. La provincia de Esmeraldas ha luchado largo tiempo por su integración física, económica y política al resto del país, lo que ha dado lugar periódicamente a violentos enfrentamientos. El "boom" bananero de los años cincuenta ha permitido la dinamización y el desarrollo de esta región (construcción de carreteras). Hacia 1950/1965 la recesión dió por resultado un crecimiento demográfico espectacular de la ciudad (37), la multiplicación de las invasiones y el agravamiento de la desocupación y del subempleo, sin que ninguna actividad haya tomado el lugar del cultivo del banano. Los años setenta y cinco comenzaron con una nueva esperanza: el petróleo (construcción del terminal petrolero de Balao en 1968 y luego de la refinera a partir de 1973, mejoramiento de las infraestructuras del puerto de mercaderías). Pero, por una parte, estos trabajos exigen una mano de obra calificada, lo que excluye a los nativos de Esmeraldas: el primer colegio se inició en 1944 y la Universidad data de los años 70; por otra parte, los empleos son poco numerosos (la refinera da trabajo en la actualidad a 890 personas). A pesar de todo, el espejismo petrolero atrae a muchos migrantes que no encuentran empleo, que invaden tierras y construyen miserables cabañas en las pendientes que dominan la ciudad y al borde del río Esmeraldas. La ciudad sufre de carencia de infraestructuras, no tiene casas "aceptables", pero CEPE tiene que alojar a sus técnicos, a sus empleados y obreros que aparecen como "privilegiados". Los salarios son netamente más elevados que el promedio nacional lo que trae a la ciudad un fuerte índice de inflación y un alza desconsiderada de los arriendos.

La ciudad de Esmeraldas, no estando en condiciones

- (37) 13169 habitantes en 1950, 33403 en 1962, 60364 en 1974, 90078 en 1982. La tasa anual de crecimiento entre 1950 y 1962 es de 7.76o/o.
- (38) Según los responsables de CEPE, la segregación residencial original estaría en vía de regresión por la crisis de vivienda. Las casas prefabricadas, previstas para alojar solteros, pueden ser ocupadas actualmente por técnicos casados que tienen niños.

de alojar a esta categoría social "a parte", CEPE emprende en la construcción de su complejo habitacional en un terreno de 42 ha., al mismo tiempo que la refinera. La segregación social global (CEPE/población local) exige la segregación espacial. Al enclave residencial de CEPE. El sitio, sembrado de árboles, agradable, en pendiente, sobre la orilla del río Teaone, dista 3,5 km de la refinera y 8 km del centro de la ciudad. El aislamiento espacial y social se ha aumentado todavía más desde hace algunos meses por la apertura de una nueva carretera que une directamente el barrio con la refinera. La idea de este tipo de barrio planificado ha sido dada a CEPE por la Unión Oil Process que estuvo encargada de montar la refinera y que había construido un barrio de este tipo cerca de Bucaramanga (Colombia). Se trata, pues, de un modelo de barrio importado, parecido a los enclaves de la TEXACO en Coca y Lago Agrio: jerarquización de las vías (cada familia debe tener un automóvil) casas individuales sin cerramiento (al contrario, el perímetro de CEPE tiene rejas y la entrada es controlada severamente), vastos terrenos deportivos, bloque central formado por una escuela, un jardín de infantes, una sala de espectáculos y un pequeño centro comercial (almacén CEPE, peluquería, panadería, mini-restaurante) llamado "centro comunitario". Todos los servicios están asegurados por CEPE: seguridad, cuidado de los espacios verdes, recolección de basura, distribución de agua a cargo de la refinera que dispone de instalaciones propias, . . . Este barrio que recuerda los suburbios residenciales de las ciudades americanas, cuenta con todos los servicios. Pero es claro que la comunicación entre los residente se reduce a encuentros solamente para un partido de tennis o para una función de cine.

A esta segregación urbana del barrio de CEPE parece superponerse una segregación socio-profesional al interior del barrio (38). Las casas de los directores generales, las únicas dos casas que tienen el techo pintado de rojo mientras que el de las demás es verde, y las de los subdirectores están aisladas de las otras construcciones. Se han construido tres modelos principales de casas: 250 villas de un solo nivel o que disponen de un piso (cada una aloja a dos familias, excepto las dos casas de los directores generales) y 75 casas prefabricadas de las que 25 están ocupadas actualmente (las otras 50 tienen que ser arregladas).

En 1981, al interior de este espacio artificial, los habitantes realizaron una operación de limpieza y de embellecimiento y han puesto nombres casi siempre poéticos (Los Rosales, Los Sauces, El Pedregal, Los Ceibos, Bellavista, . . .) a su barrio, con un premio dado

por CEPE al barrio más bonito. Actualmente, como paradoja, existen 9 "barrios" al interior de este espacio planificado, homogéneo (al menos en apariencia), aséptico, triste y sin vida.

El pueblito de Chorillo es animado, con una intensa vida comunitaria; las calles no son asfaltadas, las casas no son suntuosas. El sector CEPE (resulta difícil hablar de barrio) cuenta con todo el confort moderno, la mayor parte de las casas tienen aire acondicionado, pero el elemento humano y de vida está ausente; la jerarquía de la empresa parece haber sido creada de nuevo en el interior del espacio residencial.

Se diría que las funciones "motrices" reprodujeran los mecanismos de segregación a escala del conjunto de una ciudad en el caso de Salinas o a escala de una sub-zona en el caso de Esmeraldas. Los cambios económicos recientes acentúan el proceso de segregación espacial y residencial tanto a nivel macro-urbano como a nivel micro-urbano.

2. El espacio y la segregación residenciales a escala micro-urbana

El cambio de escala en el estudio (del barrio a la manzana), nos ha parecido interesante por varias razones. Por una parte, el paso del macro al micro-urbano permite comprender mejor el funcionamiento interno de los barrios; por otra parte, permite estudiar de manera más precisa la segregación social, espacial y residencial gracias a múltiples indicios: superficie de los terrenos y de las casas; mecanismos de posesión del suelo, ocupación y valorización del espacio urbano; las categorías sociales acomodadas disponen de todo y de manera inmediata (infraestructuras, villas a menudo suntuosas, jardines, . . .); la categoría media se beneficia de los servicios de base cuando construyen sus casas que mejoran enseguida con el tiempo; las categorías populares deben luchar para obtener las infraestructuras y construir su vivienda que se consolidará progresivamente.

(39) Por falta de tiempo, nos ha sido imposible trabajar sobre los datos cifrados que se refieren a las categorías socio-profesionales; nos habrían permitido profundizar en los trabajos de campo (esencialmente visuales) que hemos realizado al interior de las manzanas seleccionadas. El cuadro 1 y las figuras 10 a 26—croquis Manzaneros Quito, Guayaquil, Cuenca, Lago Agrio—resumen el estudio intra-urbano.

(40) Distinguimos el mercado "formal" que es idéntico al circuito de compra-venta de las tierras que funciona en los países industrializados (títulos de propiedad) del mercado "informal" que se caracteriza por la "invasión" de tierras o la promesa de venta de los títulos de propiedad a corto o mediano plazo.

Es interesante insistir sobre los puntos comunes y las diferencias existentes entre la valorización del espacio y los modelos arquitectónicos utilizados —en categoría social equivalente— (39) en varias ciudades situadas en áreas geográficamente distintas. Este es el aspecto que nos ha guiado en nuestra elección. ¿Siguen los mismos esquemas arquitectónicos las construcciones de la Sierra, de la Costa y de la Región Amazónica? ¿son idénticos los problemas de la posesión de la tierra? ¿Es la misma la evolución del hábitat? Para ensayar la respuesta a estas preguntas, al menos parcialmente, hemos escogido de manera rigurosa (con la ayuda de geógrafos, economistas y arquitectos que tienen un conocimiento profundo de "su" ciudad) manzanas particularmente representativas de la segregación socio-residencial. Nuestro objetivo, ciertamente ambicioso, es llegar a una tentativa de generalización de las formas de hábitat a escala de la República, a una mejor comprensión de los fenómenos de consolidación y de la "integración" de los barrios populares y a una tipología del hábitat en las ciudades de la Sierra, de la Costa y de la Región Amazónica.

Trataremos sucesivamente de los casos del mercado "formal" (40) del suelo urbano y de la construcción de los centros venidos a menos y del mercado "informal" de la tierra; los centros venidos a menos y los barrios de "invasión" así como los de reciente extensión, son las dos alternativas de categorías populares frente al déficit de la vivienda, a la debilidad de las realizaciones emprendidas por el Estado (esencialmente dirigidas a la clase media) y a la imposibilidad de acceso al mercado "formal" de la tierra y de la vivienda.

Antes de tratar del estudio comparativo de las manzanas, es necesario anotar algunas generalidades. La superficie de terreno y el tamaño de la casa disminuyen en función de las diferentes categorías sociales, aunque la presión más o menos fuerte sobre la tierra puede modificar este esquema general. Los materiales utilizados varían de acuerdo a los recursos locales (techo de teja en la Sierra, techo-terrazza en la Costa) y a las condiciones climáticas (las clases populares utilizan la madera en la Región Amazónica, los ladrillos y los bloques en la Sierra, el bambú en la Costa. Pero este determinismo climático y geográfico (aire acondicionado en Guayaquil, chimenea en Quito) tiene que entenderse con matices ya que intervienen factores culturales y socio-económicos que nos parecen muy importantes. ¿No se ven ahora casas hechas de tablas, de hojas de plástico y de materiales de recuperación en los dos grandes barrios de invasión de Quito—Comité del Pueblo y Pisulli—?

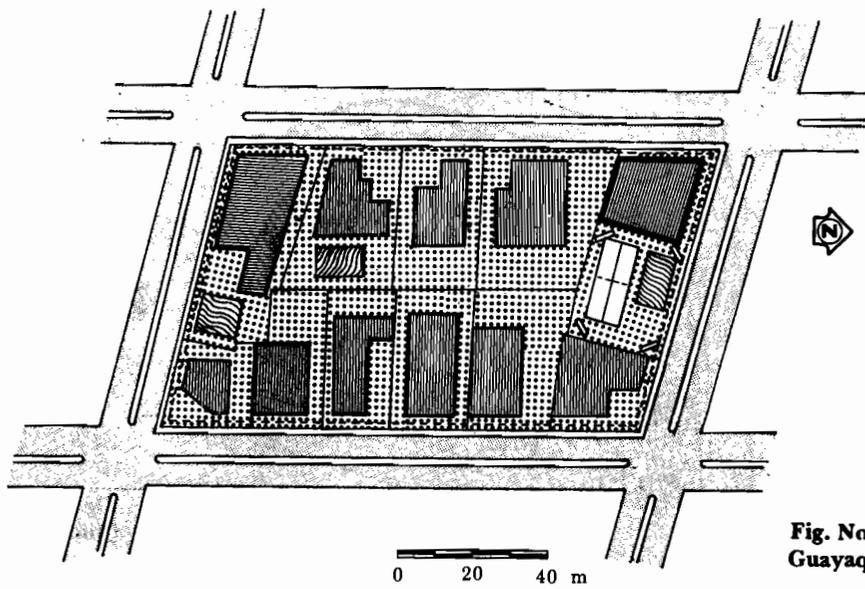


Fig. No. 10
Guayaquil - El Centenario

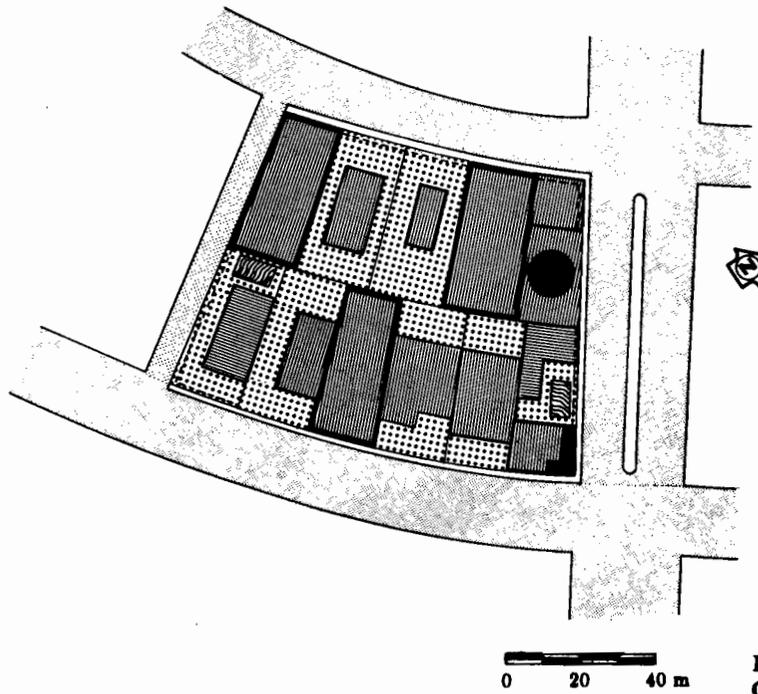
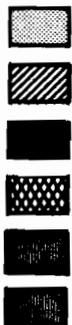


Fig. No. 11
Guayaquil - Urdesa

CODIGO DEL TEJIDO URBANO

HABITAT DE LUJO



- Calle asfaltada en buen estado
- Terrenos sin construcción
- Comercio (Alimentarios y no alimentarios)
- Casa de madera o tipo tradicional (Planta baja)
- Casa de hormigón o ladrillo (2 pisos o más)
- Casa de hormigón o ladrillo (Planta baja)



- Piscina
- Jardín
- Tenis
- Banco
- Centro Comercial
- Límite de parcela
- Pared visible desde la calle
- Edificio
- Servicio (Restaurante, artesanía)

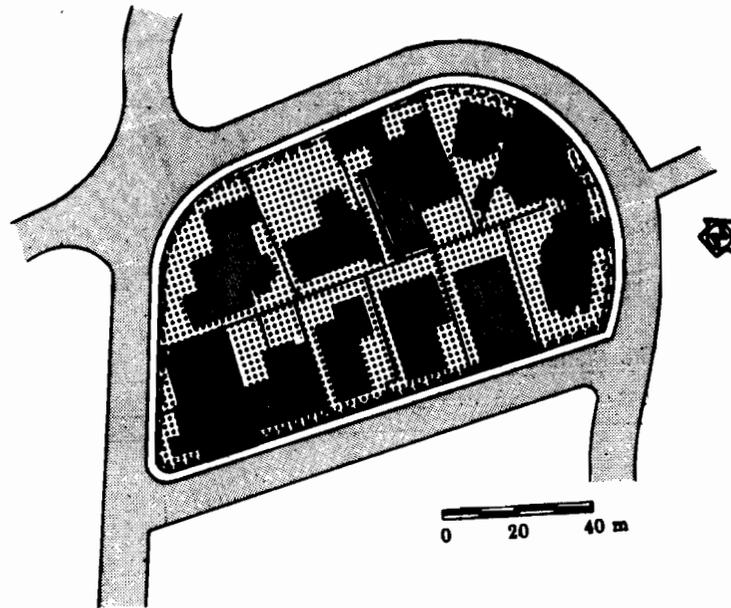


Fig. No. 12
Quito - Bellavista

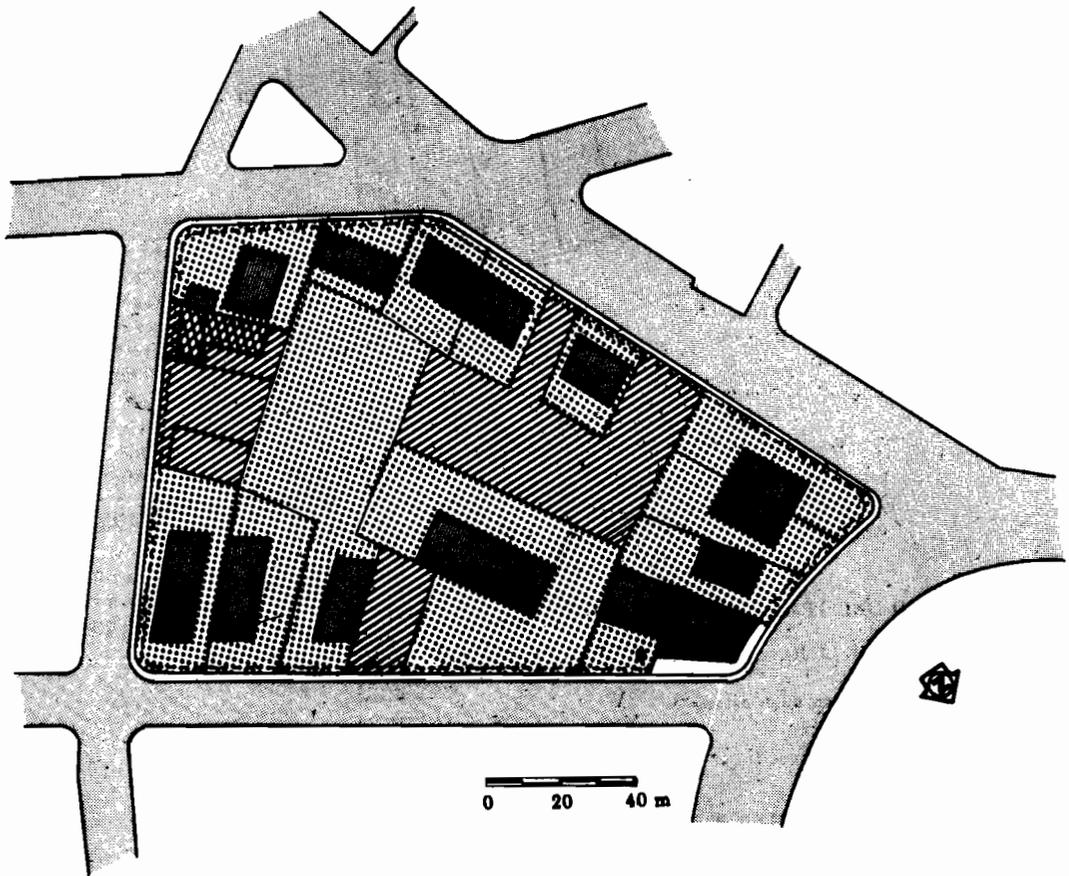


Fig. No. 13
Cuenca - Barrio del Estadio

2.1. El mercado "formal" del suelo urbano y de la construcción.

2.1.1. Los barrios de lujo (cf. figuras No. 10, 11, 12 y 13)

Los barrios-manzanas escogidos —Guayaquil: El Centenario (primer barrio residencial nacido de la prosperidad cacaotera), Urdesa (formado en el período bananero); Quito: el nuevo barrio de Bellavista; Cuenca: barrio del Estadio que data de los años sesenta— tienen muchas cosas comunes evidentes: infraestructuras completas, jardines, villas suntuosas, . . . Sin embargo, hay diferencias notables. La presión sobre la tierra es mucho más fuerte en Cuenca (¿terrenos sin construcción más grandes, con fines especulativos?) que en Quito o Guayaquil donde la superficie de los terrenos es más reducida, las casas más juntas y la ocupación de las manzanas más completa. Sin embargo, hay que distinguir los dos tipos de manzanas guayaquileñas: en el barrio del Centenario todas las villas están aisladas en medio de un jardín; en Urdesa, las casas están adosadas y hay numerosos inmuebles de lujo que han sido construidos (signo de una fuerte presión sobre el suelo y de un deseo de alcanzar lo máximo en la rentabilidad de los terrenos).

Son también notables las diferencias en la arquitectura: las villas de Cuenca tienen un estilo particular, techos de tejas vidriadas, chimeneas en imitación de piedra, juego de ventanas de madera. Las de Guayaquil tienen un estido más "internacional", como en Urdesa, donde se copian a menudo las casas norteamericanas, o en el Centenario, donde la influencia europea fue preponderante al momento de constitución del barrio.

En fin, los barrios más nuevos (Bellavista, Urdesa, barrio del Estadio) han abandonado el plan tradicional de tablero de ajedrez: las calles son con frecuencia curvas, otras convergen hacia plazas puestas para romper la monotonía del plano original*.

Las clases sociales acomodadas tienen gustos arquitectónicos que evolucionan desde hace algunos decenios: abandono de la tradición por las normas modernas venidas de los países industrializados y afán, en ciertos casos, de vivir en un departamento, deseo real ligado a veces a la seguridad o "presión" dictada por los promotores inmobiliarios que tienen mucho inte-

* Si las presiones geográficas pueden explicar este fenómeno en Bellavista, no es el mismo caso en Urdesa o en el barrio del Estadio que ocupan superficies completamente planas.

rés de construir hacia arriba, como es el caso de las Lomas de Urdesa.

2.1.2. Los barrios de vienda de las categorías medias. (cf. figuras No. 14, 15 y 16).

Las tres manzanas seleccionadas presentan tres modalidades diferentes de construcción.

* En Guayaquil, el barrio de la Alborada ha sido planificado por empresarios (compra de 300 hectáreas en el sector Norte de la ciudad en 1973); construcción por "etapas"; venta, en la mayor parte de los casos, del terreno y de una casa modelo standard en ocho modelos diferentes).

* En la aglomeración de Quito, la ciudadela Rumifñahui ha sido planificada en 1967 por el IESS; los terrenos se han vendido con una casa paralelepípeda; solamente los terrenos situados en los ángulos de las calles se han adquirido sin construcción, con una superficie superior a la de los lotes standard.

* En el caso de Cuenca, en el barrio del Vado, los propietarios de los terrenos han construido su casa a su gusto, desde los años 70. A la variedad arquitectónica de este barrio se opone pues la homogeneidad original de los barrios de Quito y Guayaquil.

Actualmente, las casas se han transformado profundamente tanto en la Ciudadela Rumifñahui como en las "etapas" de la Alborada. Este último, en su comienzo estuvo destinado a las clases populares, lo que se cumplió en la construcción de las tres primeras etapas; las siguientes, en vista del aumento de los costos de construcción, y para sacar el mayor provecho a la venta de los terrenos y de las villas, se destinaron a las clases sociales medias. En la ciudadela Rumifñahui, por la estructura de la casa (techo-azotea), los propietarios pudieron construir uno o dos pisos suplementarios. En la manzana estudiada, menos del 30o/o de las casas no ha sido modificado; en la mayor parte de los casos, el jardincillo ha sido progresivamente reducido por la construcción de piezas suplementarias hasta desaparecer totalmente. La superficie media de la casa es ahora de 100 m², mientras que en el modelo original disponía de una superficie de 60 m². En los casos extremos, el terreno de 200 m² está ocupado por verdaderos inmuebles de dos pisos con 600 m² habitables.

En el barrio de la Alborada, los cambios en la arquitectura son visibles (añadidura de piezas que rompen la armonía original por la utilización de materiales diferentes de construcción), pero menos espectaculares

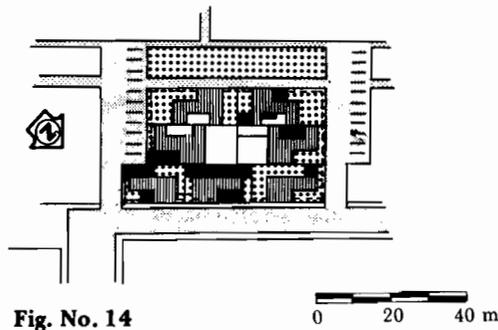


Fig. No. 14
Guayaquil - La Alborada

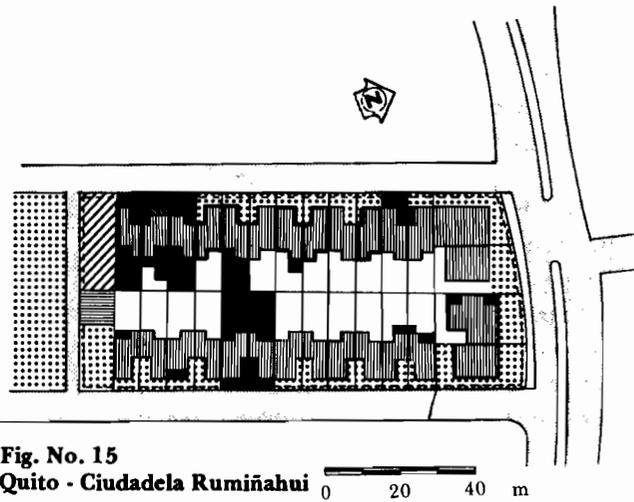


Fig. No. 15
Quito - Ciudadela Rumiñahui

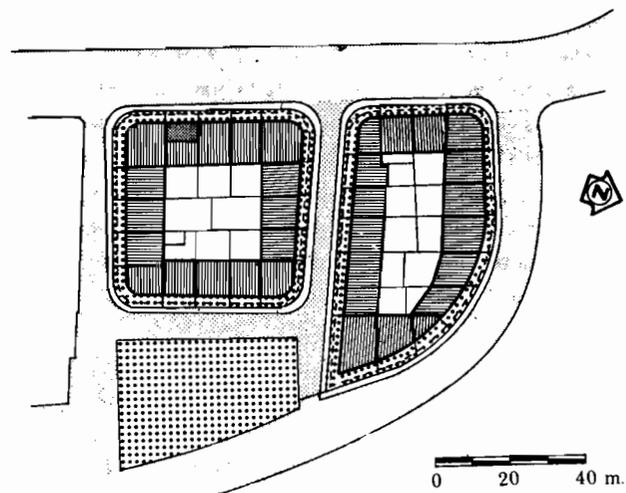


Fig. No. 16
Cuenca - El Vado

que en Quito en razón de la estructura del techo que impide la construcción hacia arriba.

En ambos casos, de Quito y Guayaquil, se comprueba una "recuperación" del jardín (más difícil en Cuenca por la superficie reducida de los terrenos), a una densificación progresiva del espacio y a una relativa degradación (transferencia funcional, "anarquía" de la construcción, semiabandono de los espacios verdes comunales) la que se traduce en la salida de algunos habitantes hacia otros barrios. En Cuenca, las categorías sociales medias imitan a las más acomodadas utilizando materiales de construcción menos costosos (el tejuelo o el Eternit reemplazan a la teja), sobrecargando la decoración externa de la casa (abundancia de elementos en hierro forjado, ventanas rodeadas de cerámica). En Quito y en Guayaquil, la importación de modelos standarizados sin tener en cuenta las particularidades locales, las costumbres y la estructura familiar, parece ser un fracaso arquitectónico y social.

Si la degradación no es comparable a la que afecta los centros, se puede preguntar cómo evolucionarán estos barrios en los próximos años: ¿no se dará una transferencia de población que disponga de recursos financieros limitados? ¿No se verá un agravamiento de la degradación física de la arquitectura y del entorno?

2.1.3. Los centros degradados y su evolución (cf. figuras No. 17, 18, 19 y 20)

Si resultan tres tipos diferentes del estudio de las manzanas de barrios tugurizados todos se caracterizan por densidades muy elevadas, por infraestructuras deficientes o inexistentes en el interior de las casas subdivididas y de sus habitaciones (se trata a veces de una sola pieza) construidas en los patios.

Los centros degradados "tradicionales" de Quito y de

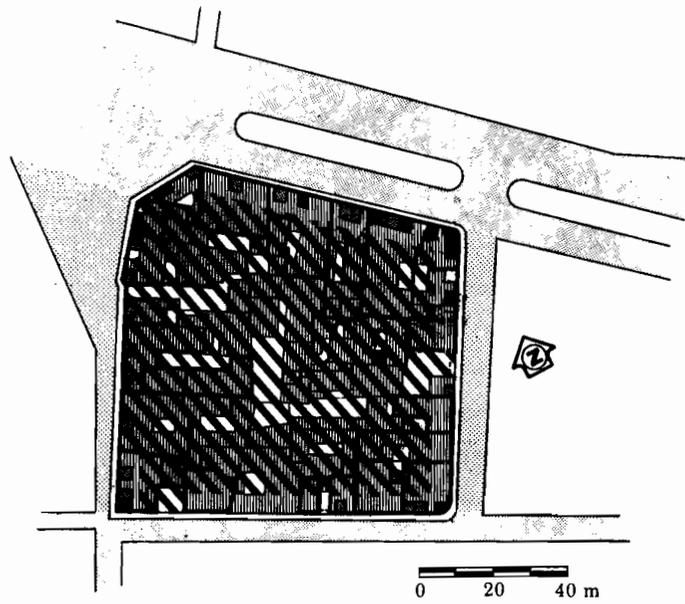
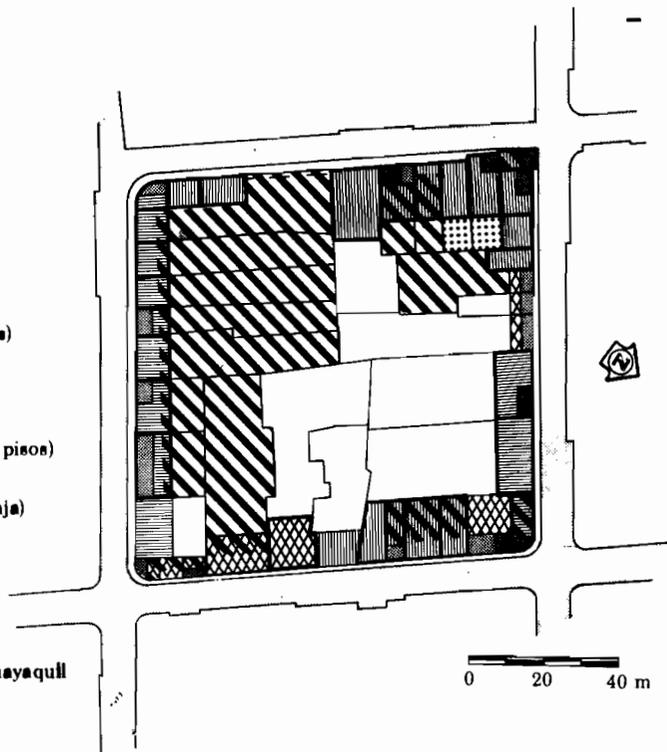


Fig. No. 17
Quito - Centro

- CODIGO DE TEJIDO URBANO**
- TUGURIOS**
- Pared visible desde la calle
 - [Hatched box] Calle asfaltada en buen estado
 - [Dotted box] Calle asfaltada en mal estado o no asfaltada
 - [White box] Espacios verdes (Cuenca, Lago Agrio)
 - [Dark grid box] Casa de ladrillo u hormigón (2 o más pisos)
 - [Medium grid box] Casa de ladrillo u hormigón (Planta baja)
 - [Light grid box] Casa de madera o tipo tradicional (2 o más pisos)
 - [Lighter grid box] Casa de madera o tipo tradicional (Planta baja)
 - [Diagonal hatched box] Area tuguirizada
 - [White box] Terreno sin construcción
 - [White box] Servicios (Artesanía-Restaurante) Quito - Guayaquil
 - [Dark box] Servicios - Comercios
 - Basureros
 - Tanque de agua
 - ▲ Letrina
 - [Dark box] Espacios verdes
 - [Diagonal hatched box] Casa en demolición



W. I. S.
Cuenca - Centro

Fig. No. 19
Lago Agrio - Centro

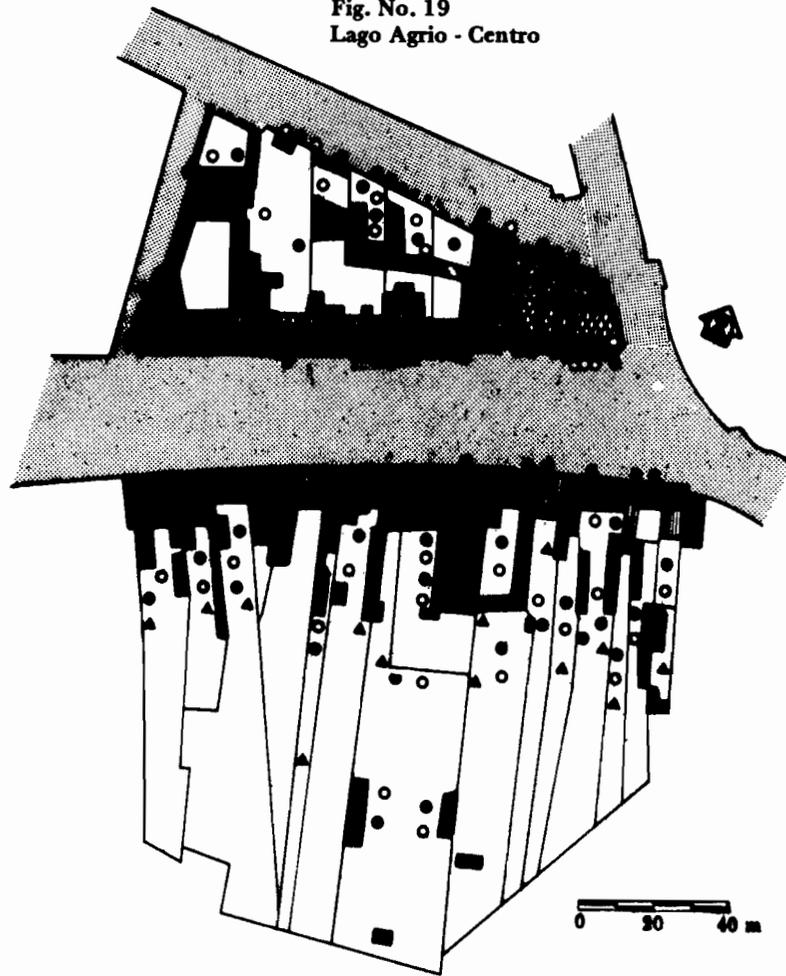
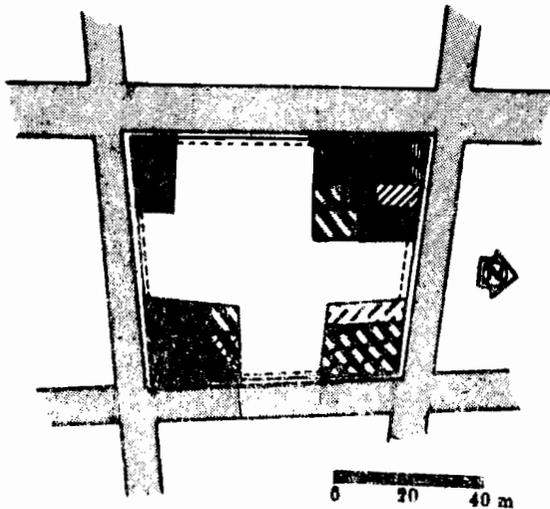


Fig. No. 20
Guayaquil - Centro



Cuenca (41) los son verticalmente (subdivisión, ubicación de piezas, deterioro en la arquitectura) y horizontalmente (construcción de piezas en los patios que se utilizan como espacio común (lavandería, cocina, etc). Pero, mientras que la manzana estudiada en Quito está degradada íntegramente en su interior y en su exterior (presencia de actividades vinculadas con el antiguo mercado de San Roque todavía en funcionamiento: micro-restauración, reductos donde se venden los productos alimenticios, numerosas bodegas (42) etc., . . .), la manzana situada en el centro de Cuenca es mucho más heterogénea: se hallan allí construcciones de madera y nuevos inmuebles (degradados o no), casas tradicionales bien tenidas que han conservado su patio original junto a casas degradadas, con escaleras apolilladas y con patios llenos de ropa y de desperdicios.

(41) Los centros degradados nacen generalmente en las "grandes" ciudades llenas de historia; a menudo es el "lugar de paso" de los nuevos ciudadanos (proximidad de las fuentes de trabajo, muy a menudo "informales" y a las líneas de transporte común, . . .) que se establecen luego en los barrios llamados populares (barrios de invasiones en la Costa y barrios de extensión reciente en la Sierra).

(42) Depósito minúsculo.

El centro degradado de Guayaquil está en camino de "recuperación": se tumban las casas viejas para dar lugar a inmuebles. Se nota al mismo tiempo una transferencia funcional, del rol residencial a las actividades del terciario superior y a una transferencia social, nuevos edificios alojan ahora a las categorías sociales medias y acomodadas, no los más pobres. Los cambios funcionales son evidentes; las modificaciones residenciales lo son menos. ¿Luego de las transferencias funcionales, se va a ver una "recuperación" con la marca de la función de residencia a favor de los más acomodados? Es el mismo mecanismo que el de los casos de la renovación de los centros históricos, pero las consecuencias arquitectónicas son muy diferentes.

Finalmente, la degradación del centro de Lago Agrio no corresponde a las "normas tradicionales" que hemos enunciado. Se trata de una ciudad de tamaño pequeño, con 7137 habitantes en 1982, que no se han alejado jamás del centro, y de creación muy reciente (nacida con el descubrimiento del petróleo en los años setenta) (43). Sin embargo, la situación de los habitantes que viven en el centro es comparable a la que afecta a la población de los centros degradados de Quito, Cuenca y Guayaquil: densificación, ocupación de los patios, infraestructuras todavía más deficientes que en los centros degradados de las aglomeraciones citadas anteriormente. Cómo explicar este fenómeno atípico. Podemos adelantar una hipótesis que habría que confirmar o negar realizando una serie de encuestas en el lugar. Si alrededor del 30o/o de la población activa de Lago Agrio trabaja directa o indirectamente para TEXACO, se trata esencialmente de migrantes temporales (70o/o) que vienen a vivir algunos años en Lago Agrio antes de volver a su provincia de origen (44). Los terrenos situados cerca del centro han sido invadidos y están ocupados actualmente por los habitantes instalados definitivamente en Lago Agrio. Los migrantes temporales no pueden arrendar una pieza sino en el centro. Pero en los barrios populares los habitantes comienzan a construir casitas en su terreno. ¿En algunos años no se dará una degradación, no solamente del centro sino de la ciudad en su conjunto?

Los ciudadanos más desamparados no disponen sino de

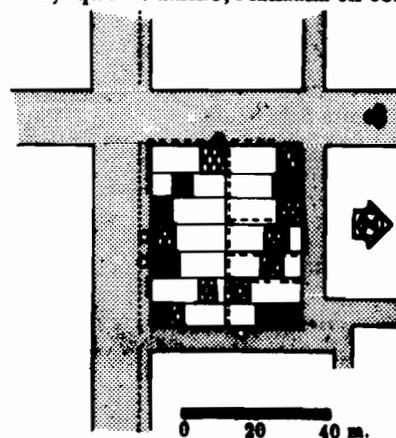
(43) Las relaciones entre la ciudad y las actividades petroleras son bien mantenidas... y con frecuencia conflictivas (enclave TEXACO). El crecimiento de la ciudad está vinculado a la construcción de vías de comunicación, indispensables para la explotación del petróleo; pero es esencialmente una ciudad de comercios y de servicios, íntimamente unidos a las actividades agrícolas regionales.

(44) Estas cifras aproximativas nos han sido comunicadas por los funcionarios de la Alcaldía.

una alternativa: el centro degradado (que a menudo no es más que un lugar de paso) o los barrios populares situados en los terrenos que no parecen ser urbanizables en el marco del mercado formal de la vivienda.

2.2. El mercado "informal" del suelo urbano y de la construcción (cf. figuras No. 21, 22, 23, 24, 25 y 26)

Fig. No. 21
Guayaquil - Guasmo, Manzana en consolidación



CODIGO DEL TEJIDO URBANO

HABITAT POPULAR (Fig. 21 a 26)

---	Pared visible desde la calle
■ (puntos)	Calle asfaltada en mal estado o no asfaltada
■ (rayas diagonales)	Casa de hormigón o ladrillo (2 o más plantas)
■ (rayas horizontales)	Casa de hormigón o ladrillo (Planta baja)
■ (rayas diagonales invertidas)	Casa de hormigón o ladrillo en construcción
■ (rayas diagonales)	Area tugurizada
■ (puntos)	Casa de madera o tradicional (Planta baja)
■ (puntos)	Casa de madera o tradicional (2 o más plantas)
■ (rayas diagonales)	Servicios y comercios
□	Espacios verdes
●	Basurero
○	Tanque de agua
▲	Letrina
✦	Area inundable
■ (rayas diagonales)	Calle asfaltada en buen estado
■ (rayas diagonales)	Terreno sin construcción
—	Límite de parcela
⋯	Recorrido recolectores de basura
~	Quebrada

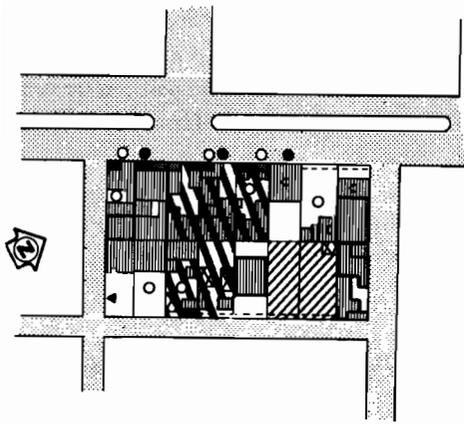


Fig. No. 22
Quito - Comité del Pueblo

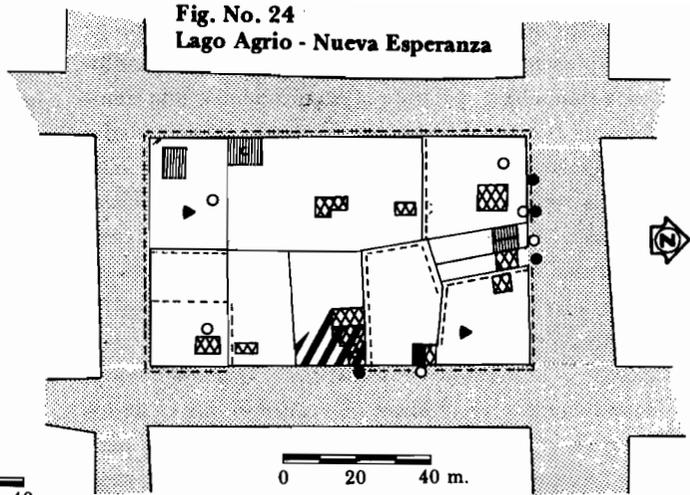
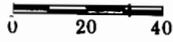


Fig. No. 24
Lago Agrio - Nueva Esperanza

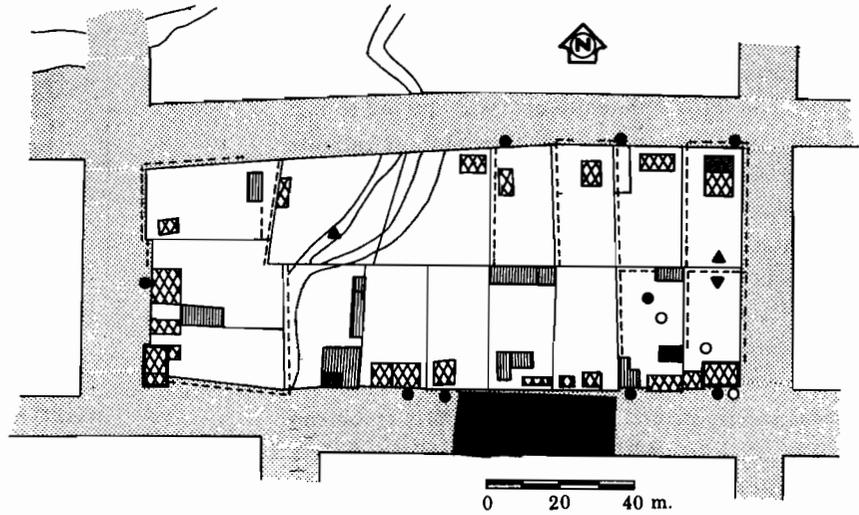
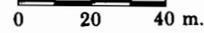


Fig. No. 23
Lago Agrio - Nueva Esperanza

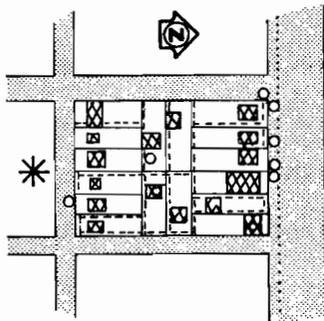
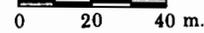


Fig. No. 25
Guayaquil - Guasmo, Manzana reciente

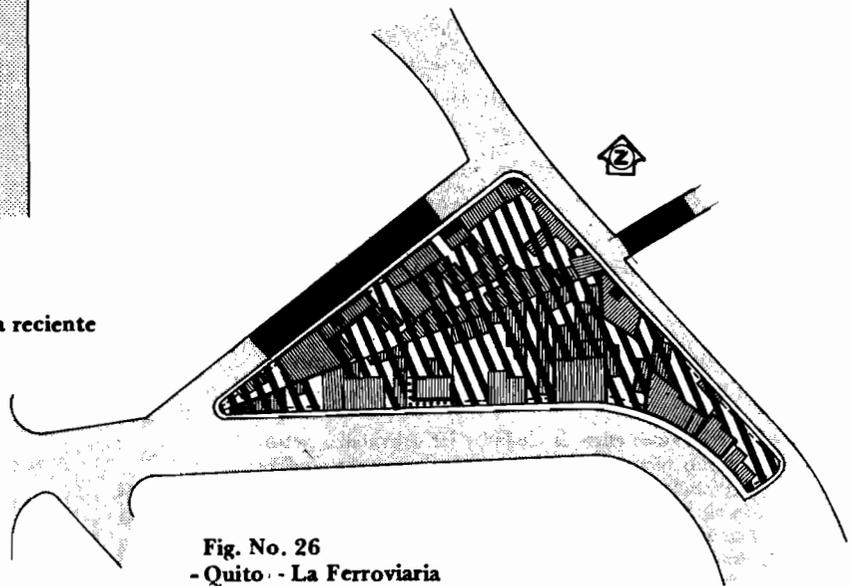
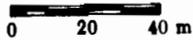
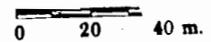


Fig. No. 26
- Quito - La Ferroviaria



Para el estudio de esta última categoría de manzanas, hemos intentado obtener el muestreo más amplio posible en función de la ubicación geográfica de los barrios populares (Costa-Sierra-Región Amazónica), de su edad y de la evolución del proceso de consolidación. Hemos preferido insistir más particularmente en estos dos temas que nos parecen fundamentales para describir y explicar los cambios intraurbanos de los barrios populares: el fenómeno, de la consolidación morfológica (¿y social?) y el de la degradación que asoma alguna vez al mismo tiempo que el proceso de consolidación.

El mejoramiento del hábitat, signo probable de crecimiento de los recursos y de "integración" progresiva en la ciudad, aparece en el interior de las manzanas de la parte más "antigua" del Guasmo (Guayaquil), del Comité del Pueblo (Quito) y de los barrios populares de Lago Agrio. La consolidación depende de la edad del barrio. En el Guasmo, la manzana de la Cooperativa Paquisha (fundada en agosto de 1982 en terrenos inundables) está ocupado por casas de bambú (el 100 o/o de los casos), pequeñas (20 m² en promedio), que no disponen de ninguna infraestructura; en el Guasmo "antiguo" (unos diez años), las calles y las manzanas están terraplenadas, 50o/o de las viviendas están construidas de bloques y las infraestructuras, aunque deficientes, son mejoradas progresivamente. La consolidación disminuye a medida que se aleja de las vías principales (caso del Guasmo) o del centro (caso de Lago Agrio).

Los procesos de degradación horizontal (construcción de piezas en los patios, subdivisión de los terrenos, subarriendo) aparece al mismo tiempo que la consolidación (caso del Comité del Pueblo en Quito o del suburbio en Guayaquil). Al contrario, en Lago Agrio y en el Guasmo, la consolidación no va acompañada de la degradación y de la densificación (siendo la regla general, una vivienda por terreno). Pero este fenómeno posiblemente no es más que provisional: hemos podido encontrar algunos ejemplos aislados de subdivisión de terreno y de subarriendo de cabañas construidas en los patios. La diferencia más notable se refiere al tamaño de los terrenos; mientras que en Quito y Guayaquil el promedio es de unos 120 a 200 m², en Lago Agrio la mayor parte de los lotes disponen de una superficie superior a 500 m². Si la presión sobre la tierra es menor en Lago Agrio que en las dos principales aglomeraciones de la República, la

degradación y la densificación parece ser una "solución fácil" para un eventual crecimiento demográfico importante. Los antiguos barrios populares no escapan al fenómeno de degradación: es el caso de la Ferroviaria en Quito, formada hace unos cuarenta años. Actualmente el proceso parece concluido y la situación de los habitantes que viven en los patios superpuestos de la manzana estudiada (degradación horizontal) no es mejor que la de los habitantes que ocupan los inmuebles del centro (degradación vertical).

Para terminar este estudio de manzanas, notemos finalmente un fenómeno que nos parece importante: morfológicamente, tiene lugar una "internacionalización" de la arquitectura de los barrios residenciales de lujo y de las categorías sociales media, sea cual fuere la ubicación geográfica (la distinción Sierra/Costa/Región Amazónica no parece aplicarse). En el caso de la degradación de los centros, las diferencias aparecen en función de la edad, del tamaño y de la evolución económico-política de las ciudades, y no están vinculadas a la variedad de los medios geográficos. Finalmente, en el caso de los barrios populares, la distinción Sierra-ladrillo, bloques/Costa-bambú/Región Amazónica-madera, es progresivamente borrada cuando se desarrolla el proceso de consolidación que aparece de manera más espectacular en las ciudades de las dos últimas regiones (paso de un material llamado precario a un material "duro"). Tiene lugar, por tanto, una relativa uniformación del hábitat en función de las categorías sociales, sea cual fuere el área geográfica considerada.

Uno de los problemas que nos parece necesario hacer notar y al que intentamos aportar elementos de respuesta en el capítulo que trata de la evolución comparativa del crecimiento de Quito y Guayaquil, es el de la apreciación y de la "cuantificación" de la pobreza. Si las infraestructuras de base (distribución de agua, eliminación de aguas servidas, . . .) son más deficientes en la Costa o en la Región Amazónica que en la Sierra, basta ésto para afirmar que las condiciones de vida de los más pobres son "mejores" en la Sierra? La estructura original de la casa de la Costa (bambú) o de la Región Amazónica (madera) parece más pobre que la de la Sierra (ladrillo y/o bloque); pero en el interior de las viviendas, es decir, sin tener en cuenta la apariencia exterior, ¿no es la misma la pobreza en el interior de una casa habitada por una familia del pueblo, sea cual fuere el medio geográfico?

CUADRO 1 ESTUDIO COMPARATIVO DE MANZANAS

BARRIOS DE LUJO				
	Guayaquil (Centenario)	Guayaquil (Urdesa)	Cuenca (Barrio del Estadio)	Quito (Bellavista)
Superficie media de terreno	850 m ²	700 m ²	1100 m ²	700 m ²
Superficie media de la casa	260 m ² x 2 - 520 m ²	240 m ² x 2 - 480 m ²	160 m ² x 2 - 320 m ²	28 m ² x 2 - 560 m ²
Número de casas/ha.	12	16	9	17
Superficie de la manzana	9250 m ²	7400 m ²	17500 m ²	8300 m ²
Materiales predominantes de las paredes	cemento y bloques 100% de las casas	Cemento y bloques 100% de las casas	Cemento y bloques 95% - Madera 5 % de las casas	Cemento y bloques 100% de las casas
Infraestructuras	excelentes (servicios de base, aceras a menudo recubiertas parcialmente de césped, numerosos árboles, . .)			
Funciones principales del barrio	Barrio antiguo, exclusivamente residencial	Barrio reciente; aparición de servicios de lujo (alquiler de cassette-video); presencia de un pequeño centro comercial (salón de belleza, boutique de decoración, pizzería, . .)	Barrio reciente, esencialmente residencial. Apertura de un banco en 1984, de un restaurante y de comercios de lujo	Barrio exclusivamente residencial.
Observaciones	Mezcla arquitectónica (casas antiguas renovadas de influencia europea y neoclásica, villas de los años sesenta pintadas de azul o verde, villas modernas de influencia norteamericana). Ningún inmueble Todas las casas están cercadas (muros, arbustos) Manzana ocupada 100%	Villas modernas, a menudo de "tipo norteamericano". Importancia de la apariencia exterior. Numerosos inmuebles modernos (fuerte presión sobre la tierra). Todas las casas no están cercadas. Manzana ocupada 100%	Mezcla arquitectónica (casas de los años sesenta en buen estado o deterioradas, villas modernas muy "características" estilo "cuencano" - depósitos, terrenos no edificados). Un solo gran edificio todavía no ocupado en su conjunto Todas las casas están cercadas (muros, arbustos). Manzana no ocupada todavía en su totalidad.	Villas de todos los estilos ("chalet" "español", . . .) Ausencia de grandes edificios modernos (ciertas casas alojan cuatro familias: son "villas-pequeños edificios"). Muro imponente construido para "recuperar" la fuerte pendiente (construcción de garaje integrado en el "muro de cerramiento"). Manzana ocupada 100%.

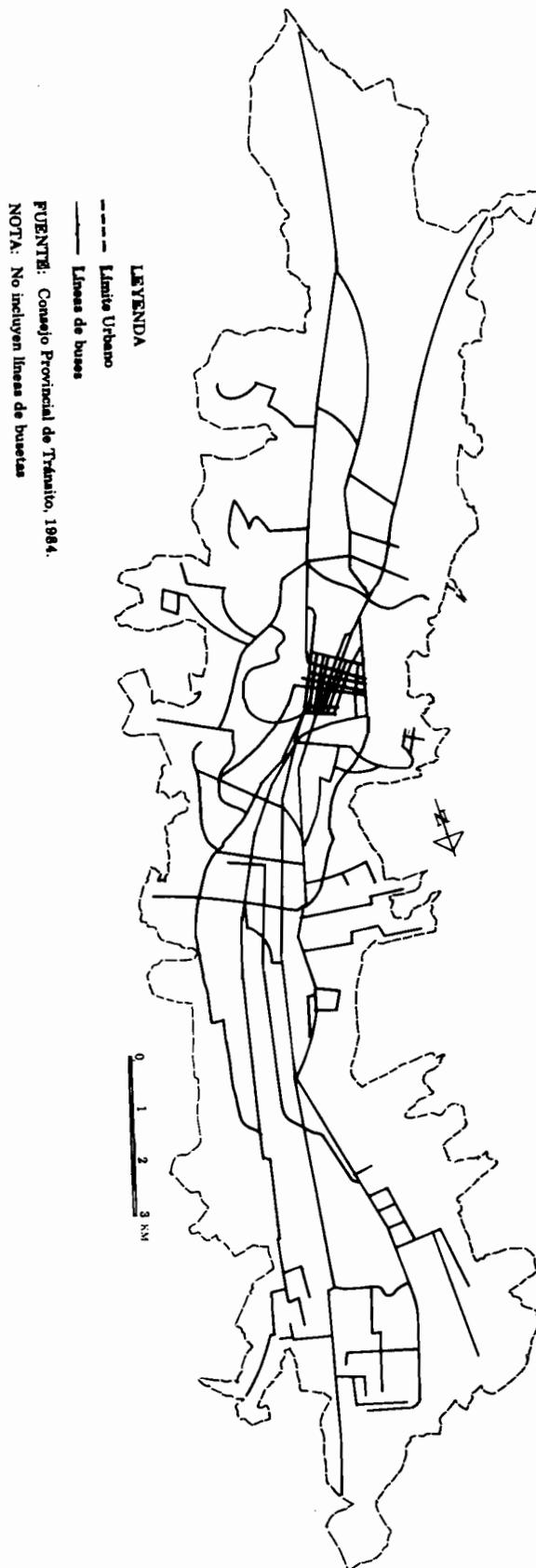
BARRIOS MEDIOS			
	Guayaquil (Alborada)	Cuenca (El Vado)	Quito (Ciudadela Rumitahu)
Superficie media de terreno	215 m ²	60 m ²	200 m ²
Superficie media de la casa	90 m ²	80 m ² x 2 - 160 m ²	100 m ²
Número de casas/ha.	47	2	50
Superficie de la manzana	1500 m ²	575 m ²	5800 m ²
Materiales predominantes de las paredes	Cemento y bloque 100% de las casas	Cemento y bloques 100% de las casas	Cemento y bloques 100% de las casas
Infraestructuras	Buenas pero algunas no terminadas (calles no asfaltadas) o sin mantenimiento (sobre todo en lo que toca a los espacios verdes).		
Funciones principales del barrio	Barrio reciente. Función comercial existente (tiendas, farmacias, bazares)	Barrio reciente exclusivamente residencial.	Barrio residencial reciente. Aparición de nuevas funciones (comercio: tiendas; servicios: reparación de automóviles, centro de salud).
Observaciones	Barrio planificado por inversionistas privados. Importantes cambios arquitectónicos (piezas añadidas, cambio del garaje en tienda, . .) Denatificación del espacio. Reducción progresiva del jardín.	Barrios con casas "personalizadas" (arcos, columnas, ventanas con marcos de madera). Jardín reducido a una banda estrecha a lo largo de la calle.	Barrios planificados (I.E.S.S.). Profundos cambios arquitectónicos (construcción de un piso, piezas añadidas, . .). Mientras la casa original ocupaba 60 m ² , la media actual es de 100m ² . Reducción, y hasta desaparición del pequeño jardín.

CENTROS TUGURIZADOS				
	Guayaquil (Sector Centro)	Cuenca (Sector Centro)	Quito (Sector San Roque).	Lago Agrio
Superficie media de terreno Superficie media de la casa Número de casa/ha. Superficie de la manzana	variable variable ? 4650 m2 (12 terrenos)	variable variable ? 11 250 m2 /37 terrenos)	variable variable ? 74000 m2 (19 terrenos)	variable variable ? 4 800 m2
Materiales predominantes de las paredes	Cemento y bloques 95% de las casas Bambú 5% de las casas	Cemento y bloques 75% de las casas tradicional 25% de las casas	cemento y bloques 26% de las casas tradicional 75% de las casas	cemento y bloques 40% de las casas madera 60% de las casas.
Infraestructuras	Buenas a nivel de la calle (electricidad, desagües, aceras. . .); débiles o inexistentes al interior de los patios			deficientes (problemas de aprovisionamiento de agua, de recolección de basura).
Funciones principales del barrio	Función residencial en regresión Funciones comerciales y de servicios en regresión (transfer funcional acentuado).	Función residencial predominante. Numerosos comercios populares (tiendas) artesanía desarrollada	Estrecha imbricación de funciones residencial comercial (tienda, pequeño comercio no alimenticio) y de servicios (pequeños restaurantes numerosas bodas vinculadas al mercado de San Roque.	Imbricación de las actividades residenciales y de las funciones comerciales (tiendas, banacas. . .) y de los servicios (pensiones, restaurantes. . .)
Observaciones	Centro tugurizado en vía de regresión "recuperación" funcional).	Centro tugurizado "tradicional". Se encuentra al interior de las manzanas muy hermosas villas que han conservado un patio agradable y casas enteramente tugurizadas donde el patio está rodeado de cabañas hechas de bloque.	Centro "tradicional" muy densamente poblado y tugurizado en su conjunto	Centro reciente ya tugurizado y que se densifica poco a poco.

BARRIOS POPULARES						
	Guayaquil (Guano no consolidado)	Guayaquil (Guano en vía de consolidación)	Quito (Comité del Pueblo)	Quito (La Ferroviaria)	Lago Agrio (Nueva Esperanza)	
Superficie media de terreno Superficie media de la casa Número de casa/ha. Superficie de la manzana	120 m2 20 m2 60 (1 casa por terreno) 1900 m2	140 m2 36 m2 78 (1 casa por terreno) 1920 m2	175 m2 65 m2 107 (2 casas por terreno) 2800 m2	220 m2 50 m2 120 m2 (4 casas por terreno) 4400 m2	proximidad al centro A 550 m2 40 m2 43	alejamiento del centro B 600 m2 50 m2 28 6000 m2
Materiales predominantes de las paredes	bambú 100% de las casas	bambú 50%; cemento y bloque 50% de las casas	cemento y bloque 80% de las casas - madera 20% de las casas	cemento y bloque 100% de las casas	bloque 40% madera 60%	bloque 25% madera 75%
Infraestructuras	Inexistentes	deficientes (electricidad pero problema de canalización, de provisión de agua, etc.)	deficientes (electricidad pero problemas de canalización, de provisión de agua, etc.)	buenas a nivel de la calle; deficientes al interior de los patios	deficientes	
Funciones principales del barrio	Barrio reciente exclusivamente residencial. Algunas pocas tiendas. La población hace sus compras en la avenida principal	Barrio reciente exclusivamente residencial. Comercio popular alimenticio y no alimenticio en la avenida principal	Barrio reciente que mezcla la función residencial y el comercio de base	Densificación y tugurización en el interior de los patios.	Problema de legalización de las tierras. Vastos terrenos en desmonte (registro de los huertos)	
Observaciones	Problema fundamental de la legalización de tierras (obtención de títulos de propiedad) Zona inundable en el invierno (construcción sobre pilotes con parramones de acceso a la vivienda)	Relleno de las calles y de las manzanas construidas (uno de los elementos que favorece la consolidación) Embellecimiento de la casa y del jardín.	Densificación y tugurización en el interior de los patios.	Barrio antiguo sobre todo residencial. Existencia de algunas tiendas y de algunos servicios (reparación de radios, arreglo de calzado. . .). Proximidad del mercado del Camal.	Barrio exclusivamente residencial. Pocas tiendas, algunos artesanos (carpintería). La población hace sus compras en el centro.	

NOTA: Los datos cuantitativos de este cuadro han sido elaborados a partir de observaciones de campo y del plan catastral para cada manzana

Fig. No. 1 Línea de buses urbanos - Quito (plano esquemático)



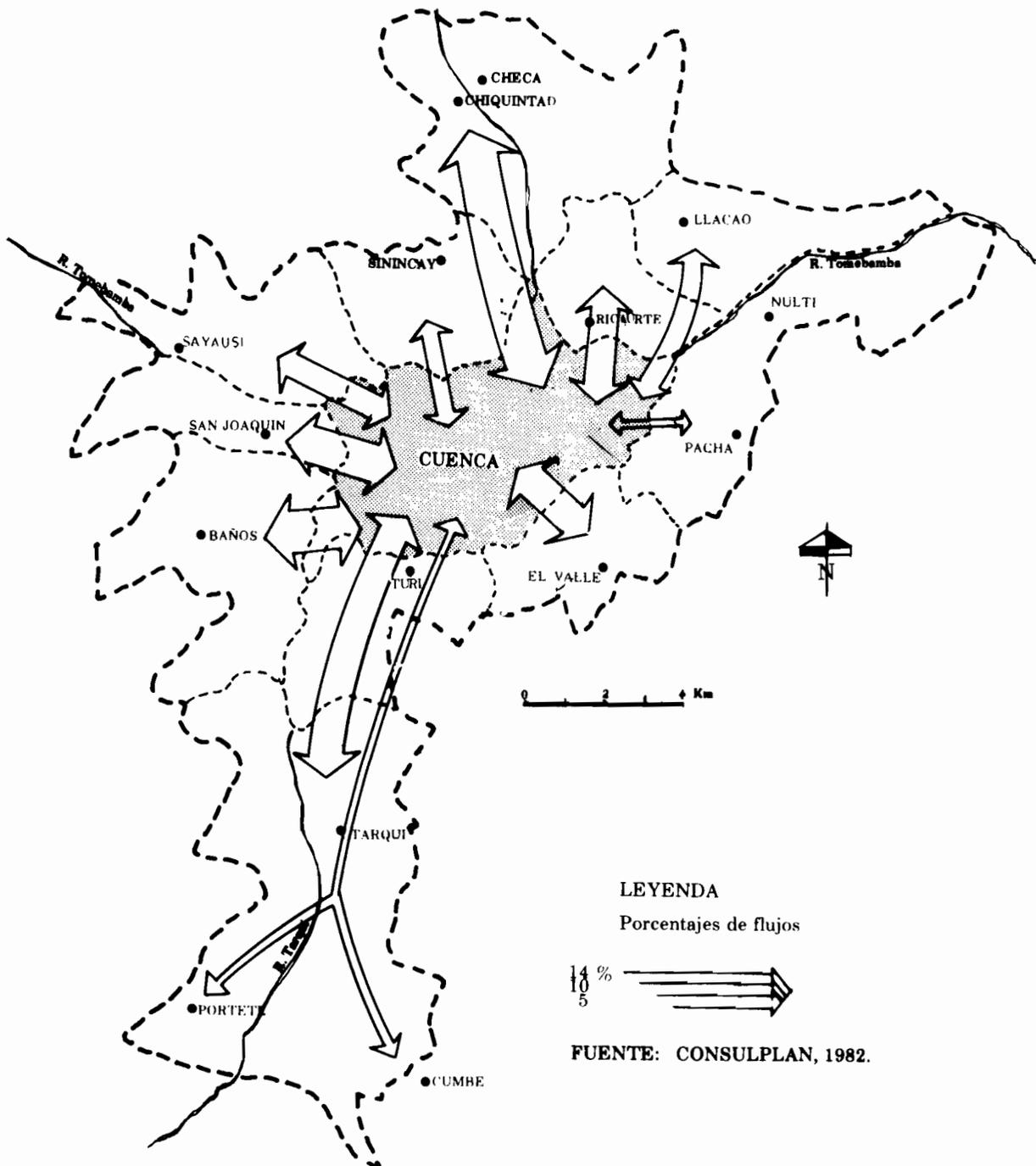
CRISIS DEL TRANSPORTE URBANO EN QUITO,
GUAYAQUIL Y CUENCA

J. Rodríguez

Este trabajo no pretende ser el resultado de una verdadera investigación sobre esta compleja problemática. Hemos constatado las diversas opciones que al res-

pecto se ofrecen, especialmente en la ciudad de Quito. Pretendemos también reflexionar sobre los distintos enfoques que se dan al transporte urbano. La in-

Fig. No. 2
Flujo vehicular desde y hacia la ciudad de Cuenca y sus zonas periféricas.



formación y datos disponibles son escasamente confiables, lo que no facilita comparaciones muy precisas entre ciudades.

Una serie de observaciones puntuales las utilizaremos en la medida que induzca a una reflexión y no necesariamente, a conclusiones probadas.

1. Introducción

Es bastante frecuente asociar la movilidad física urbana exclusivamente con flujos de personas, que se desplazan en diversas direcciones y con motivaciones diferentes dentro de una ciudad. Pero esta noción es muy limitada y se reduce sólo a aspectos cuantitativos, orientada hacia la regulación de la oferta del transporte. "Un nuevo enfoque partiría del conocimiento de las necesidades de los usuarios del transporte, de las variadas expresiones sociales, de sus prácticas de desplazamiento y su relación con el funcionamiento de la ciudad" (1). Es conveniente reorientar las investigaciones que satisfagan preguntas del *porque* y no exclusivamente del *como*. La problemática del transporte urbano no es un campo exclusivo de la ingeniería. Por esa razón, es conveniente plantear nuevas alternativas y enfoques provenientes de otras disciplinas. "La deficitaria estructura del servicio de transporte, las pésimas condiciones de las unidades que lo conforman, la pérdida considerable de tiempo, la difícil accesibilidad a determinadas zonas de la ciudad, el alto costo del transporte en relación a los ingresos, el congestionamiento en ciertas arterias de la ciudad y la inexistencia de líneas de transporte en otras, etc. son algunas expresiones de los problemas que, en el ámbito de la movilidad, enfrentan habitualmente los pobladores de los barrios populares de Quito, para quienes la utilización del servicio de transporte colectivo es necesaria, cotidiana e insustituible" (2). Esta situación es bastante similar para Guayaquil, y lo es en menor medida para otras ciudades del país.

Existen en el Ecuador solo escasos estudios sobre el transporte urbano y la mayoría de ellos, se refieren a problemas coyunturales, relacionados con ingeniería de transporte y no específicamente, con la demanda proveniente de los estratos más pobres de la población. Algunos estudios se vinculan especialmente a aspectos de ordenamiento físico urbano, dando relevancia a soluciones de estacionamiento, parqueo público, semaforización, etc. Este último enfoque es aplicado sobre todo por urbanistas y planificadores de ciudades.

(1) Vásquez, M. Julio 1985, Seminario-Taller "Transporte y Servicios Urbanos en América Latina" Quito. Ciudad y otros documentos No. 20.

(2) Ibn,

(3) Ibn,

"Los fenómenos de movilidad urbana que ocurren en una ciudad son distintos tanto en función de quienes los realizan cuanto en atención a la organización territorial específica en la cual ocurren. Es así como la movilidad, entendida como el conjunto de prácticas y estrategias de desplazamientos familiares, puede diferenciarse, por ejemplo, en los costos y los tiempos de desplazamiento, en los medios de transporte empleados, en la disponibilidad o no de servicios de transporte en las distintas zonas de la ciudad, en la facilidad o dificultad de acceso, en la localización de los centros de trabajo, estudios, servicios, etc., en las condiciones geográficas y ambientales de las distintas zonas urbanas, en fin, en el conjunto de elementos inherentes a la estructura urbana" (3). Es evidente que a mayor complejidad y dinamismo urbano, mayor dificultad habría en determinar esos distintos desplazamientos. En el caso ecuatoriano, la evolución demográfica acelerada en las ciudades y el inusitado crecimiento físico de ellas ha dejado al descubierto la obsolescencia de los sistemas de transporte.

En general, el ordenamiento territorial de una ciudad es el resultado final de una segregación socio espacial. Vincular lo social a un espacio permite definir zonas ecológicas-ambientales cuyas diferencias se ven más acentuadas con el advenimiento del modernismo. Aún más, en el caso de las ciudades ecuatorianas, la era petrolera trajo la fiebre del automóvil privado, que al saturar las principales calles y avenidas de las ciudades, puso en tensión todo el sistema de movilización masiva de pasajeros. Existe un consenso para decir que Quito, Guayaquil y, en menor medida, Cuenca, mantienen un sistema anarquizante en su transporte urbano.

Es importante incorporar algunas variables geográficas que ayudan a entender los problemas relativos a la organización y mejor uso del transporte urbano, especialmente aquel que sirve masivamente a la población.

¿Cuáles podrían ser algunas de esas variables?

- Las características topográficas de una ciudad
- La distribución y densidad de la población
- La zonificación y uso del suelo urbano
- El impacto ambiental de los recorridos de locomoción colectiva.
- La dirección de los flujos y densificación de ellos hacia sectores centrales

La mayor concentración de personas, las superficies más reducidas de circulación, el aumento de efectos nocivos ambientales, han hecho del transporte urbano un problema cada vez más relevante para los habitantes, pero especialmente para los habitantes que usan la locomoción colectiva. Un sistema óptimo de transporte pretende fundamentalmente extraer el máximo de la utilización de energía y del potencial humano y

material, y reducir al mínimo el costo de la distancia, premisas que resultan básicas, tanto para el traslado de bienes y servicios a distancias considerables como también cuando se la organiza al interior de una ciudad. Este costo tiempo-espacio puede ser representado en cartas urbanas, para identificar los principales conflictos de todo orden que genera un anacrónico sistema de transportación.

2.- Quito

Para los años 1981-1982 existían en la ciudad de Quito 1.088 unidades de transporte colectivo. Los diferentes vehículos se repartían en un sistema de rotación que les obligaba a servir, sucesivamente, en cada una de las 40 líneas existentes.

El 58,3% de los vehículos hacían entre 5 y 7 trayectos diarios: la media era de 6,2. La congestión y las dificultades de circulación influían para que la rotación de las unidades sea relativamente baja.

El 30% de los vehículos (en 1981) eran de fabricación anterior a 1973 y, dado que se ha estimado una escasa renovación de unidades hasta el presente, podemos concluir que ha aumentado el grado de vetustez (4).

En cuanto al número de pasajeros transportados, se pudo observar que casi el 50% de los vehículos trans-

portaban entre 50 y 99 pasajeros por trayecto y cerca de un 30% entre 100 y 149.

Las unidades eran y aún lo son en su mayoría de pequeño tamaño (para 40 pasajeros incluidos poco menos de 30 sentados). Los pequeños buses, aunque tienen una baja capacidad, disponen de ventaja de mayor maniobra en vías estrechas y con pendientes, especialmente cuando se desplazan por el centro colonial.

En una encuesta aplicada en 1981 (IRT-FLACSO, 1981), sobre 352 desplazamientos vehiculares colectivos contabilizados:

- 55% de ellos tenían una duración superior a 30 minutos e inferior a 1 hora
- 28%, una duración superior a 1 hora e inferior a 1 hora y media
- 14% una duración superior a 1 hora y media

No se encontraron desplazamientos vehiculares colectivos de una duración de menos de un cuarto de hora. Los trayectos correspondientes se los hace a pié.

Para los años 1982 y 1984, los datos disponibles en el Consejo de Tránsito de Pichincha nos señaló la siguiente situación:

MODO DE TRANSPORTE	NUMERO DE UNIDADES	
	1982	1984
Buses	620	477
Colectivos	916	1.204
Busetas	415	350
Subtotal transporte colectivo	1.951	2.031
Taxis	2.731	3.202
TOTAL	4.682	5.233

Fuente: Estructura de la Flota vehicular de transporte público de pasajeros para la ciudad de Quito. Consejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre de Pichincha, 1982-1984 (dos informes).

Como se puede notar el incremento de unidades se dió en colectivos y taxis. Pero lo más importante es que se aprecia un ritmo relativamente lento de aumento del servicio masivo de transporte: de 1.951 a 2.031 unidades en el bienio, considerando buses, colectivos y busetas.

Otros datos son interesantes de incorporar, aunque corresponden en gran medida al año 1981. Así, fue notable constatar que cerca del 30% de los viajes se concentraban en dos líneas: la Ñaquito-Villa Flora y la Colón-Camal. Las líneas menos rentables y escasa-

(4) A juicio de los propios choferes, el 70% de las unidades deberían ser reemplazadas (HIE, 1984)

mente frecuentadas eran la Toctiuco-Vicentina, la Tejar-Rosario y la Chilibulo-La Gasca.

El 48% de la población encuestada se veía obligada a tomar por lo menos 2 buses para efectuar sus desplazamientos.

Ruptura de viaje, esperas prolongadas y costo total duplicado son unas de las consecuencias más negativas del trazado de líneas, muchas de las cuales sufren algunas modificaciones en su recorrido más debido al interés de los propietarios de buses que al del usuario colectivo. Solamente un 5% de los buses continuaba rodando después de las 20:30 h.

Otras cifras nos indican que cada unidad transporta

diariamente 35.000 pasajeros-minutos en 12 horas, lo que significa que en promedio un vehículo transporta 49 personas, cifra bastante superior a su capacidad normal. Estaríamos así ante un problema de hacinamiento vehicular. Parece ser que la incorporación de unidades de dos pisos (capacidad de 90 pasajeros) no ha tenido efecto favorable para los estratos populares, dado que esos buses tienen un trayecto limitado y casi exclusivo por la Av. Amazonas. Es un servicio que tiene escasa repercusión popular.

Se ha constatado que la ciudad de Quito ha visto disminuir proporcionalmente la oferta de buses urbanos frente al incremento poblacional y la extensión física de la ciudad.

Con respecto a la rentabilidad de este servicio de transporte colectivo, existen informaciones contradictorias. Si por un lado algunos calculaban para el año 1981 "que los rendimientos económicos netos por unidad representa 1,1% del valor del vehículo, lo que es extremadamente bajo si se considera que debe pagar intereses, repuestos. . ." (IRT-FLACSO, 1981), otros reconocen tal deficiencia, pero "admiten la existencia de contados capitalistas empresarios del transporte poseedores de muchas unidades que obtendrían una rentabilidad superior "(IIE, 1984). Este último criterio advierte que si donde hay definitivamente una buena utilidad es en el servicio de busetas (500 unidades en 1984). Por otro lado, es conveniente destacar que en la situación detectada en 1984, "más del 50% de los buses son manejados por choferes que tenían un salario aproximado de 15.000 sucres mensuales. Los choferes, a más de cumplir con jornadas de trabajo mucho más prolongadas que las establecidas legalmente, no gozaban de beneficios sociales". (IIE, 1984).

En ese mismo año se estimaba que "una familia de 5 miembros, tres de los cuales demanden transporte para desplazarse a sus centros de trabajo, gastaba el 17,5% del salario mínimo", que en aquella época era de 6.000 sucres (y el costo del transporte era de 3 sucres). Ahora (1986) que el salario mínimo vital es de 10.000 sucres y el valor del pasaje es de 8 sucres, (10 en las busetas) aquella proporción debería haber aumentado pues los salarios se han incrementado en un 67%, mientras que el valor del pasaje se lo hizo en el 100%.

Es evidente, como ya decía el informe del IIE, que frente a la crisis del transporte colectivo (lenta renovación del parque automotor, escasa rentabilidad. . .) la situación es diferente si se trata de un propietario de *Una* unidad o de *Varias*. Este último tiene una se-

- (5) Según la Dirección Nacional de Tránsito, los automóviles privados matriculados en Quito fueron de 74.573 (1981), 74.732 (1982), 86.739 (1983) y 95.152 (1984), con una tasa de crecimiento para el período cuatrimestral de 8,5%.

rie de ventajas y es él quien mejor soporta la crisis, lo que estaría facilitando la aparición de un paulatino proceso de monopolización. Existe un problema de carácter social a nivel de choferes no propietarios de vehículos. Sin salario fijo, sin prestaciones sociales, sin seguros contra enfermedades y accidentes, sin embargo trabajan todo el año hasta 14 horas diarias.

En síntesis, Quito no tiene un plan de transportación masiva de población. Las soluciones viales y perimetrales (Av. Occidental-Av. Oriental) con dinero del Estado ecuatoriano, satisfacen especialmente los requerimientos del transporte individualizado (5) y poco o nada los del transporte colectivo; satisfacen a los propietarios privados de vehículos. El automóvil ha pasado a ser un símbolo de prestigio y status personal —con la garantía de una gasolina subsidiada— que ocupa, a ciertas horas del día, gran parte de las vías de circulación urbana, incluyendo aquellas que se usan para el transporte colectivo.

Graves conflictos que atentan contra el medio ambiente urbano están generados por el transporte urbano:

- Exceso de ruido por escapes libres, uso indebido de pitos, etc.
- Exceso de anhídrido carbónico en calles estrechas, con edificios de altura y en áreas de "calma" (sin vientos).
- Unidades de transporte antiguas, que no son funcionales y que provocan un hacinamiento en su interior en horas y lugares de congestión.
- El parqueamiento de automóviles privados en calles y avenidas que obstaculizan la fluidez del transporte y generan embotellamiento.

Añádase a esto la baja cultura "automovilística" del conductor promedio en Quito, que utiliza ciertas vías como "pistas de carrera", provocando daños y aún pérdidas de vidas humanas por accidentes.

La propia topografía y la trama urbana central, atentan contra una mayor fluidez del transporte. La extensión longitudinal de la ciudad (24 km, por un ancho promedio de 3km) provoca una concentración vehicular en algunas pocas vías. La 10 de Agosto —considerada por algunos como la vía más lógica de tráfico público— está diseñada como una vía rápida para el transporte privado. Lo mismo sucede con la Av. Occidental —una vía de alto costo— que sirve básicamente para acortar distancia al propietario de vehículos de uso privado.

3. Cuenca

La red vial urbana de la ciudad se desarrolla a partir del núcleo central antiguo, cuyo trazado reticu-

lar se conserva y desde allí se extiende en una serie de vías radiales que conectan las áreas periféricas con el centro de la ciudad. Es evidente que la topografía y la forma urbana ha facilitado esta organización vial. Las soluciones tradicionales para mejorar la fluidez y acceso del transporte público han sido dadas por la apertura de nuevas vías y el mejoramiento de las existentes. Muchas de estas soluciones responden a las presiones que ejerce un parque automotor en violento crecimiento, derivado más que todo del incremento del vehículo de uso privado antes que del aumento de la oferta de buses y colectivos de uso masivo. Otra de las alternativas viales de solución ha sido la construcción de "Terminales Terrestres", para centralizar los lugares de llegada y partida de los desplazamientos hacia el entorno cercano y lejano de la ciudad. En 1983 se inauguró un moderno Terminal de Transporte interurbano en el sureste de la ciudad.

En el caso de Cuenca, es interesante observar lo que pasa con el transporte masivo de pasajeros al exterior de la ciudad, dada la alta densidad demográfica que existe en el espacio peri-urbano y la importancia de la feria, que condiciona de alguna manera los propios desplazamientos del interior de la urbe. De acuerdo a un estudio de flujos (6), en cuanto se refiere a la composición del tráfico, se estableció que "los viajes que se realizan entre Cuenca y las poblaciones periféricas se los hace en un 65% en vehículos livianos, el 24% en buses y colectivos, y el 14% restante en camiones". Según estas poblaciones, el flujo vehicular era el siguiente (las cantidades representan el número de vehículos que se desplazan diariamente entre la población señalada y Cuenca):

Paccha	420
Ricaurte	940
Chiquintad	1.460
Sinincay	590
Sayausí	980
San Joaquín	1.360
Baños	1.360
Tarqui	1.210
El Valle	1.150
V. del Portete	170
Nulti y Llaaco	680

En el croquis adjunto, (Fig. 2) se han graficado estas relaciones de la ciudad con su entorno inmediato.

(6) CONSULPLAN: "Estudio de Desarrollo Urbano de Cuenca", Tomo VIII, Cuenca, 1980, p. 66.

(7) "La capacidad del área central en las condiciones actuales presenta características de saturación: 9.996 vehículos circulando y estacionados entre las 5 y 6 p.m., con velocidades promedios bajas, de 8 a 10 km/h". Tomado de tesis, Universidad de Cuenca, "El transporte urbano de la ciudad de Cuenca" 1979, p. 459.

Se estimó además, de acuerdo al mismo estudio mencionado, que la relación entre Cuenca y su área periférica era muy importante, pues significaba "aproximadamente 63.000 viajes de personas por día, que tiene su origen o destino la ciudad de Cuenca", (Ibd, p.33).

Con respecto a los viajes internos, éstos se dividen en dos grupos: aquéllos que se realizan utilizando un vehículo y aquéllos que se realizan a pié. Estos últimos, corresponden al 43% del total. Cabe destacar que según el estudio citado existía un elevado uso del automóvil privado en los desplazamientos internos, especialmente entre los de corto trayecto, que mostraron un coeficiente de utilización de 2,2 personas por viaje.

De acuerdo a los resultados de la encuesta que se practicó en Cuenca y su entorno inmediato en 1980-1981, se obtuvo que el 31% de los viajes se realizaron con propósitos de trabajo, el 33% por motivos educacionales y el 36% con otros fines. En cuanto a la velocidad de las vías, el mayor problema se presentó en el lento desplazamiento en el área central, pues en ciertos puntos la velocidad decrecía a 5 km/hora, valor que es muy bajo (7).

Con respecto a la distribución de los accidentes, la avenida Huayna-Cápac está considerada como la vía más peligrosa de Cuenca ya que el 40% de los lugares de accidentes estaban localizados a lo largo de esta vía. También resultan peligrosas las entradas a los puentes.

Según el estudio de ascenso-descenso de pasajeros en las líneas de transporte urbano, el total promedio movilizado diariamente era de 103.239 pasajeros, que se desplazaban en unas 15 líneas de buses.

La línea de mayor afluencia era la No. 8 (Gaspal-Salesianos) con 20.503 pasajeros diarios y tenía como generadores principales en su recorrido, netamente urbano, al Hospital Regional de Salud, Facultad de Medicina, Colegio La Salle, Agronómico y pequeñas industrias en la zona de Gaspal.

La necesidad de movilización de los habitantes asentados en el área inmediata a la ciudad, hizo necesaria la prolongación de los recorridos urbanos hacia sectores sub-urbanos que corresponden al área metropolitana de la ciudad, tales como Baños, San Joaquín, San Pedro, El Tejar, etc. El total diario movilizado desde fuera del área urbana en días de feria fue de 13.132 pasajeros, que representaban el 12% del total movilizado en las líneas investigadas. El promedio general de pasajeros transportados en bus fue de 956, y de 196 por vuelta.

La duración de recorrido fluctuaba para cada viaje en-

tre 28 y 46 minutos, con un promedio para todas las líneas de 39,2 minutos. Sin embargo, los usuarios reclamaban de las paradas prolongadas, los recorridos lentos, en unidades no modernas (promedio de 5,23 años) y con una sola puerta, lo que motiva incomodidades y hacinamiento.

Interesante es destacar la elevada movilización que se efectuaba en bicicletas, especialmente entre la periferia urbana y la ciudad. Se estimó para 1980 que unos 1.500 de estos vehículos se desplazaban diariamente a la ciudad, facilitados por una topografía plana y con escasas limitaciones naturales.

Cuenca, pese a ser una ciudad de 150.000 habitantes, presenta ya algunos serios conflictos en su sistema de transportación. En esta ciudad se ha producido una interesante articulación entre el transporte interno (de la ciudad) y aquel que se relaciona con la periferia. Particularmente los días de feria, las demandas provenientes del entorno afectan en alguna medida la transportación interna. Sin embargo, se presentan algunas interesantes contradicciones: mientras persisten los viajes en bicicleta y a pie, el incremento desmesurado del parque automotriz privado está provocando graves problemas de parqueamiento y dificultad de fluidez en el área central de la ciudad. Por lo demás, muchas calles centrales son estrechas y debido al estacionamiento privado en las calles (sin costo para el usuario), las vías se congestionan continuamente. No sabemos del impacto generado por el funcionamiento del Terminal de Buses, que probablemente ha ayudado al proceso de descongestionamiento vehicular.

Existen dos tipos de problemas semejantes a Quito, que son el alto congestionamiento central en unas pocas vías, y la ausencia casi total de transporte urbano

nocturno. Sin embargo, por las condiciones topográficas y la habilitación de puentes sobre el río más importante (Tomebamba), las dificultades de acceso al centro administrativo de la ciudad no son difíciles. La propia circunvalación —aún inconclusa— facilita las comunicaciones del transporte privado y de tráfico pesado, descongestionando a las estrechas vías centrales.

4. Guayaquil

Las condiciones del sitio de la ciudad —y su entorno pantanoso tiene tanto ventajas como desventajas para asegurar un sistema de transporte acorde a las necesidades de la urbe. La ubicación del "Puerto Nuevo" —ruptura de carga en el extremo sur de la ciudad— dificulta sobremanera una racionalización del sistema de transporte y afecta a los circuitos internos de locomoción masiva.

La primera ciudad del país tiene problemas de transporte urbano muy similares a la ciudad capital, agravados porque Guayaquil es también Puerto Marítimo, y mantiene aún un elevado índice anual de incremento del parque automotor (casi 20% anual para los años 1982-1984), lo que crea una gran saturación vehicular en las calles.

El número de vehículos de transporte público para la ciudad supera en un 60% al de Quito (1984), proporción que está en relación aproximada a la respectiva diferencia en el número de habitantes.

El cuadro siguiente nos señala la situación del parque automotor de carácter público de la ciudad de Guayaquil.

MODO DE TRANSPORTE	NUMERO DE UNIDADES	
	1982	1984
Buses	642	655
Micros (y busetas)	1.306	1.894
Furgonetas	8	5
Taxis	6.740	6.566
TOTAL	8.696	9.120

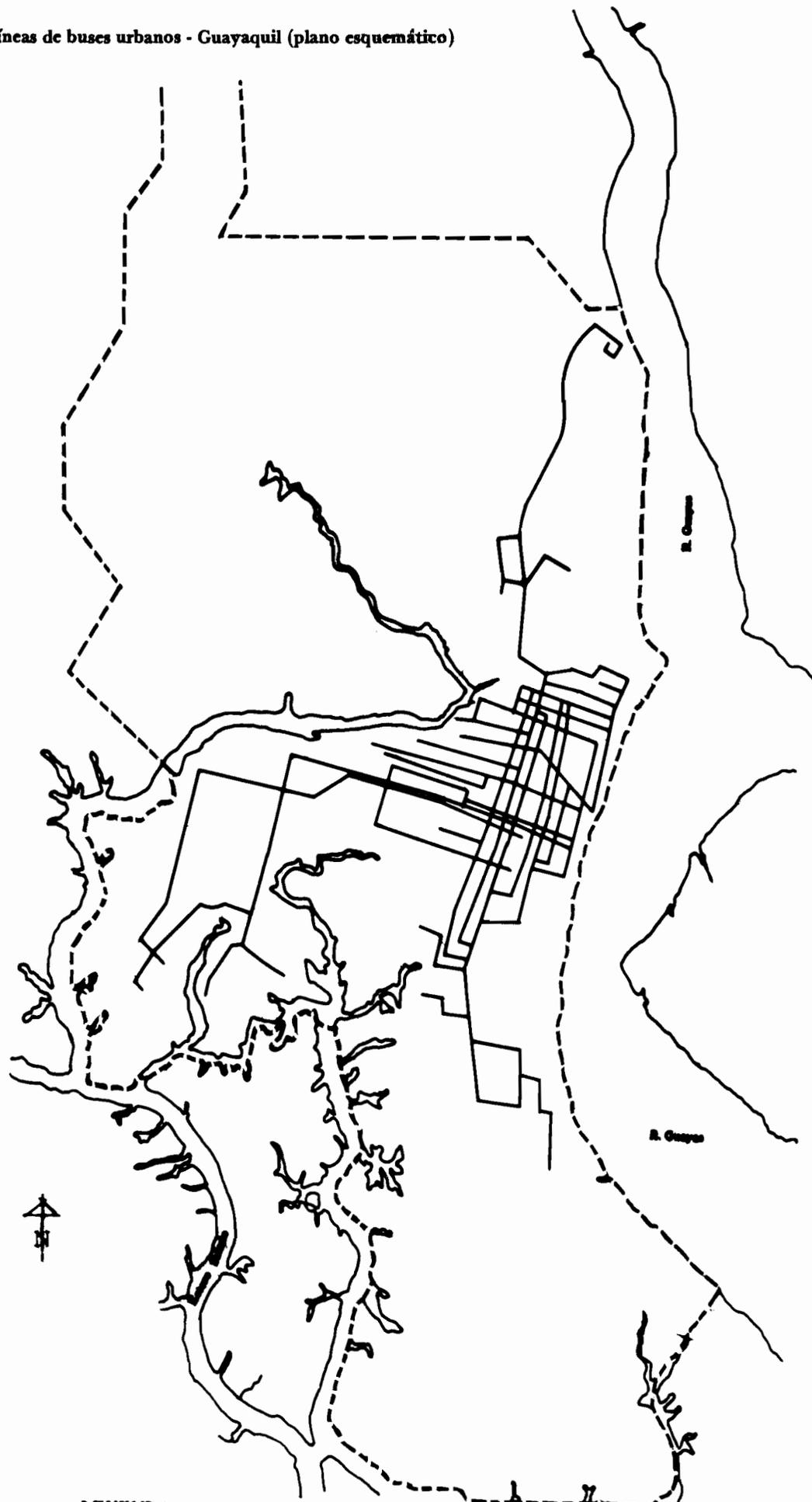
FUENTE: Anuario Estadístico, Comisión del Tránsito del Guayas, 1984.

Como se puede notar, el aumento de dicho parque se ha producido debido principalmente al incremento de micros y busetas (estas últimas eran 175 en 1984); sin embargo, esa nueva situación numérica no significa necesariamente que haya mejorado la calidad del servicio.

En la ciudad existían en 1984 un total de 69 líneas,

pero también existían 72 pequeñas estaciones-terminales de buses cuyo origen era extra-urbano, provenientes de diversas localidades de la provincia del Guayas y del resto del país. Esta situación tan particular, complicaba sobremanera la fluidez del transporte interno, ya que muchos buses de estas líneas externas a la ciudad, llegaban muy cerca del casco central. La incorporación del nuevo Terminal Terres-

Fig. No. 3 Líneas de buses urbanos - Guayaquil (plano esquemático)



LEYENDA

- Límite Urbano
- Líneas de buses

0 1 2 5 KM

FUENTE: Comisión de Tránsito del Guayas, 1984.

NOTA: No incluyen líneas de busetas

tre —ubicado a un costado de la cabecera norte del aeropuerto internacional de Guayaquil— al impedir que dichas líneas penetren directamente a la ciudad, ha significado, probablemente, ventajas para la fluidez vehicular, aunque, para nadie es un misterio, que el costo de acceso a este Terminal ha incidido fuertemente en el usuario del propio Guayaquil, debido a las tarifas de su uso y a los altos precios del servicio de taxis. Es una típica solución de carácter tecnocrático, pero de un elevado costo social.

Con respecto a la edad de los buses urbanos, el grado de obsolescencia es elevado: cerca del 30% de las unidades son anteriores a 1973; es decir, ya tienen casi 15 años. Por lo tanto, la renovación es escasa, pese al incremento del precio del pasaje (de uno a seis sucres, entre 1973 a 1986).

La renovación sólo se da a nivel de taxis, busetas y algunas unidades grandes de transporte, que exigen tarifas más elevadas. Por lo tanto, el servicio tiende a ser más selectivo desde el punto de vista de la oferta.

El promedio de pasajeros sentados por bus era de 38, aunque existían unidades de hasta 60 asientos. Prácticamente el único dato importante publicado por el Anuario de la Comisión de Tránsito del Guayas es el de los accidentes de tránsito en la ciudad y provincia (8). Así, tenemos la siguiente situación:

En 1984 hubo 7.566 accidentes de los cuales el 62,9% fueron choques. El total de accidentes provocó más de 2.000 heridos y 92 muertos.

Las calles y avenidas más peligrosas, donde se concentraron el mayor número de accidentes, fueron la Carlos Julio Arosemena, la Quito, la de las Américas, la Machala y la 25 de Julio.

El 48% de estos accidentes fueron provocados por taxis y buses de servicio colectivo.

Al igual que en Quito, existe una alta densidad y concentración de servicios en el área central, lo que motiva que muchas líneas traten de penetrar a dicha área. Algunas calles son estrechas, lo que dificulta aún más la fluidez vehicular. La velocidad promedio de los buses en el casco colonial alcanzaría a los 10 km. por hora (en Quito, esta velocidad para el centro colonial sería de unos 5 km/h), lo que provoca pérdidas de tiempo considerable a los usuarios. Esa debe ser la razón de la extraordinaria cantidad de taxis que se observan en este sector de la ciudad, en busca de clientes que requieren viajar con más rapidez.

Algunas líneas tienen desplazamientos que alcanzan a los 90 minutos de duración. Se ha estimado que las

(8) El 80% de los cuadros estadísticos de este Informe Anual —1984— se refiere sólo a accidentes de tránsito.

diversas líneas deben cruzar en promedio 4.330 intersecciones de calles y avenidas. La propia trama urbana constituye un obstáculo que impide una mayor eficiencia del transporte público masivo para la ciudad de Guayaquil.

Es evidente que la topografía plana facilita los desplazamientos vehiculares —a diferencia de Quito— pero en el caso de Guayaquil existen otro tipo de obstáculos que crea dificultades al movimiento del transporte público: el río Daule, la extensión de los diversos brazos del Estero Salado y los rellenos del suburbio. Esta periferia lacustre está ocupada por sectores pobres, que sufren más directamente consecuencias de un deficiente sistema de locomoción colectiva urbana.



En síntesis, ante las situaciones descritas para las tres ciudades, las soluciones propuestas tienen que ver mucho con respuestas de carácter únicamente ingenieril. Así, se construyen puentes a desnivel, perimetrales y Terminales de Buses que, aunque son soluciones técnicamente bien concebidas, ninguna de ellas sirve directamente a los sectores pobres de la ciudad. Son soluciones cuyo objetivo se dirige —finalmente— a facilitar la fluidez del tráfico del vehículo de uso privado. Este último —con una baja tasa de utilidad social— ocupa las áreas centrales de cada ciudad y aleja la posibilidad de mejorar no sólo la cantidad sino la calidad del servicio de transporte masivo en nuestras ciudades. Finalmente, así se agudizan los problemas de contaminación y deterioro ambiental —ruido, mayor anhídrido carbónico— producidos por las unidades que atentan especialmente contra los que usan habitualmente un medio de transporte colectivo para cumplir sus diversas actividades en una ciudad, o alejarse de ella, cuando así lo requiere.

Es evidente que el tratamiento del problema del transporte urbano no debe quedar exclusivamente limitado al campo ingenieril.

El transporte público se enfrenta ante una contradicción en su operación: mientras los dueños de vehículos de uso público son del sector privado, serán éstos los que influyan más decisivamente en las “soluciones” que dictaminen los entes públicos. Estos últimos —a nivel de ciudad— mantienen un ámbito competitivo, ya que son varias las instancias institucionales involucradas: Municipios, Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Consejo Nacional de Tránsito, Consejo Provincial de Tránsito, Policía Nacional, etc. Ante esta situación los usuarios, y especialmente aquellos que habitan en sectores populares tienen escasas posibilidades de influir en las decisiones.

Esta incoherencia entre transportistas públicos e instituciones ha significado de hecho que dominen soluciones coyunturales, del corto plazo, que tienden a satisfacer pedidos de carácter político.

ABASTECIMIENTO DE LAS CIUDADES, MERCADOS Y FERIAS

Ph. Cazamajor

Existen, en las ciudades ecuatorianas, diversos canales de distribución de los alimentos que tienen mucha importancia como las tiendas y, recientemente, los supermercados; sin embargo, los mercados y las ferias constituyen el escenario básico de la comercialización de los productos alimenticios a nivel del país.

Por esta razón, el presente capítulo topará, a través de la redistribución de productos alimenticios, diferentes aspectos de la sociedad. Los mercados y ferias son muy importantes como medio de enlace entre el espacio rural y urbano, es decir, entre las regiones productoras, las ciudades donde se acopian dichos productos y las urbes consumidoras, y donde obran los principales actores de la comercialización. En fin, al interior de las principales urbes estudiadas se tratará de ver la organización interna de la redistribución de los productos alimenticios.

Este estudio se articula principalmente sobre la comprensión de los lazos que ligan a los principales actores de la comercialización: comerciantes mayoristas, minoristas, feriantes y de las organizaciones que giran en torno a los mercados; el Estado a través de sus Ministerios e Instituciones ENAC, ENPROVIT, Municipios, etc. sin olvidar los dos extremos de la cadena: los productores y los consumidores.

1. Aproximación Histórica

El funcionamiento actual de la distribución de los productos alimenticios en el país no se puede explicar sin una aproximación histórica para entender por qué la Costa (y ahora parte del Oriente) se orientan a la agroexportación y la Sierra a la producción para el consumo interno. Esto constituye un primer marco en el que establecen los flujos y en el que se configura, incidiendo sobre él, el sistema de comercialización y el dinamismo del intercambio basado, en parte, en el establecimiento de los días de feria.

Esta diferencia que arranca desde el siglo XVIII, fue estudiada en el capítulo I.

Hasta mediados del siglo XIX el día principal de feria era el domingo. Esta tradición que desde inicios de la colonia había sido funcional a los intereses de la Igle-

sia —porque permitía la evangelización— poco a poco se volvió antagónica en la medida en que las actividades de comercialización habían ido cobrando autonomía y fuerza propia, mientras las prácticas religiosas pasaban a ocupar un segundo plano. Es entonces cuando la Iglesia empieza a luchar porque el domingo sea “reservado a Dios y al descanso”.

De esta lucha entre las autoridades religiosas (1) y los comerciantes, apoyados por las autoridades civiles, resultó que algunos de los centros más importantes para la comercialización cambiaron de día de feria a lo largo del siglo XIX. En el año de 1860 cuatro centros de mercadeo de la Sierra central tenían sus ferias periódicas principales entre semana: Riobamba el Sábado, Patate el jueves, Pelileo el sábado y Saquisilí el jueves.

Pero durante “el período de 1867 a 1872, decretaron seis cambios afectando a los que entonces eran probablemente los más importantes centros de mercadeo con ferias domingueras: Ambato que cambió por el día lunes en 1870, Latacunga, San Miguel de Salcedo y Píllaro. Ya para 1873 se había establecido una nueva configuración temporal para los principales mercados en la Sierra Central”. (Bromley J. R. Bromley, R., “Cambio en los días de feria. . .”, 1976, 17).

El hecho de escoger diferentes días en la semana para las principales ferias de la región Andina, permitía reducir la competencia entre los centros de mercadeo y favorecía a los comerciantes y a los compradores, permitiéndoles visitar las diferentes plazas.

Estos cambios no afectaron mucho a los centros de menor importancia. Si bien actualmente sólo una de las diez capitales de provincia de la Sierra, la ciudad de Loja, tiene como día principal de feria el domingo, en cambio, más del 73% de los demás centros urbanos de esta región conservan todavía su feria principal el domingo, (116 de los 158) (Bromley, J.R., “Guía a los Mercados. . .”, 1975). Las motivaciones del día de feria en la Sierra, a más de ser uno de los rasgos originales de esta región y de facilitar los flujos de productos alimenticios entre las ciudades serranas, como se verá más adelante, permite también un intercambio alternado con las urbes de la Costa que realizan sus ferias el fin de semana.

Hasta aquí hemos visto como se ha venido configurando el sistema que se llama ahora “tradicional” de mercadeo. Actualmente se inicia un proceso de reordenamiento del sistema que trata de reorganizar la comercialización, el instrumento básico de dicha innovación es el desarrollo de los mercados mayoristas. El

(1) En 1860 Gabriel García Moreno llegó al Poder y Gobernó hasta 1875; era de profunda convicción religiosa.

proyecto global es de dotar de estos mercados a las principales ciudades abastecedoras y consumidoras del país: Ambato, Cuenca y Guayaquil.

Ya en Septiembre de 1981, el Municipio de Quito inauguró el "Mercado Mayorista" de la ciudad, éste representa una nueva concepción, no sólo del mercado mismo, sino del sistema en su conjunto. Su construcción se basa en una inspiración de carácter internacional y en la voluntad de desarrollar este tipo de mercados en América Latina (que surgió en la década del 60). Se decía que los objetivos fundamentales de su apertura eran:

- la formación y el control de los precios de los productos alimenticios;
- la reducción de la cadena de intermediación, gracias a la aproximación de los productores a los consumidores;
- la ruptura de la dualidad de los comerciantes mayoristas-minoristas, causa de la especulación y de la escasa o nula transparencia de las transacciones;
- el abastecimiento de la totalidad de mercados de la ciudad;
- la estandarización de pesos y medidas.

Estas eran las expectativas, especialmente del Municipio. El Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), pretendía además insertar este programa en un paquete de proyectos con alcances que involucraban las fases de la producción, transportación y circulación de los productos. Se apuntaba hacia el mejoramiento de las condiciones de pago a los productores, mediante el albergue que se podía brindar a estos actores en los mercados mayoristas.

Se contemplaba la instalación de una "red de frío" (transportes frigoríficos) que conectara a los lugares abastecedores, directamente con el Mercado Mayorista, y con un servicio de transporte intraurbano que articulara este último con la red de mercados minoristas. A pesar de las excelentes características físicas del mercado, hasta el presente, no ha podido cumplir las aspiraciones, para las cuales fue creado y los mercados mayoristas "tradicionales" siguen jugando su papel de abastecedores principales de productos agrícolas frescos en la ciudad.

Hubo también otros intentos frustrados como la creación de "ferias libres" donde debían acudir directamente los pequeños productores (con la ayuda del MAG) para vender a los consumidores urbanos. De haberse desarrollado la implementación de estos proyectos se hubiera incidido necesariamente en el sentido de los flujos, en la cadena de intermediación y en los canales de redistribución. Esto significa que la viabi-

lidad de un programa depende de las políticas estatales de los distintos gobiernos. Los proyectos son vulnerables a los cambios y como, generalmente en el país no tienen continuidad a largo plazo, esto lleva a un desperdicio de recursos. La anotada fragilidad es también válida para el sistema "tradicional" que puede ser afectado por los conflictos generados por los nuevos modelos.

El ámbito de los mercados y ferias constituye un espacio en perpetuo movimiento y evolución como resultado de una serie de disputas y luchas entre sus diferentes actores. Los resultados de estas contradicciones dependen del reparto de fuerzas entre ellos.

2. Aproximación a la producción y a la comercialización.

Analizar el tema del flujo de producción alimenticios en el Ecuador es hacer alusión a la estructura y dinámica del abastecimiento interno, lo que a su vez conduce a establecer el nexo entre el sector rural y el sector urbano. El primero como proveedor y el segundo como consumidor de uno de los bienes de subsistencia más importantes: los alimentos.

La crisis alimentaria que ha tomado, en los últimos años, signos cada vez más alarmantes, y los procesos macro-económicos, así como también el reordenamiento, a escala mundial, de la división social del trabajo, han convergido para crear nuevos vínculos entre los países entorno a la exportación e importación de determinadas líneas de productos y a acentuar las especializaciones, así como también a desplazarlas. A nivel interno, al cambio más evidente en el Ecuador, como en los demás países de América Latina, en general, es la intervención estatal cada vez más fuerte en la producción agraria, pero con conducciones políticas diferentes, en tanto responden a las particularidades de cada nación.

Visto así, el abastecimiento de alimentos es un tema muy complejo porque responde, por un lado, a las condiciones ecológicas, que constituyen la base material en la que se asienta la producción y, por otro, a las condiciones económico-sociales de los actores de la producción y el consumo; a las relaciones que se establecen a través del proceso productivo, tanto entre los hombres como entre éstos y los medios de trabajo. Como estas relaciones se hacen en un contexto de disputas surgidas por la confrontación de intereses distintos y se resuelven en relación al reparto de poder, el abastecimiento de alimentos es una lucha que tiene una proyección histórica.

Para hacer una mejor aproximación al problema del abastecimiento de alimentos hay que desagregar las fases de la producción y de la circulación, porque si bien son complementarias, tienen cierto nivel de autonomía que determina que muchas veces, de una a otra

fase se impriman elementos que catalizan, nutre, deprimen o alteren sus tendencias.

En el Ecuador, el abastecimiento de alimentos se sustenta en la producción de los pequeños campesinos, porque ellos, configuran el único sector capaz de soportarlo. Las unidades productivas más grandes se han orientado a la ganadería (Barsky, O. Lovet, I., 1982), a la agroindustria (ILDIS CEPLAES, 1986) y a la producción de alimentos susceptibles a ser almacenados (es decir poco perecibles). Los alimentos frescos vienen de las pequeñas propiedades, porque son, por lo regular, de ciclo corto, y esto responde a los requerimientos permanentes y apremiantes de los pequeños campesinos, y porque se trata de cultivos intensivos, que por tanto se adecúan a una organización de la producción, sustentada en el trabajo de la unidad familiar.

Pero estos pequeños productores, lejos de ser un sector homogéneo, se encuentran altamente diferenciados y de esta situación se deriva, en gran parte, la dinámica de los flujos en la medida en que la forma de articulación de los productores al mercado es relativa al tamaño de la propiedad. De esto último depende la magnitud del área de los desplazamientos de las mercancías, los canales de circulación y el tamaño de la cadena de intermediación.

Antes de abordar la temática del abastecimiento de las ciudades es necesario primero responder algunas preguntas: ¿Quiénes producen y quiénes ponen en circulación, acopiando y distribuyendo los alimentos del país? ¿Qué factores explican y dinamizan la producción y la comercialización?

Las respuestas que se den a estos cuestionamientos permitirán superar los enfoques únicamente cuantitativos y direccionales de los flujos, que otorgan al abastecimiento un carácter mecánico y arbitrario, que no ponen en relieve los pasos del proceso y no permiten diagnosticar, predecir y controlar las tendencias.

A pesar de las distintas especializaciones que, a través de la historia, ha tenido el país como agroexportador, los policultivos con la condición esencial del abastecimiento interno de alimentos.

La diversidad de la producción se da no sólo en vista de la marcada diferenciación regional Sierra, Costa y Oriente, sino gracias a la existencia de una variedad de climas en superficies relativamente pequeñas.

Además, en cada una de las tres regiones se distinguen áreas orientadas a la exportación o a la agroindustria, y áreas de policultivos, parte de éstas se orientan al mercado nacional y otra parte a la subsistencia de los

propios productores, con pesos relativos distintos de acuerdo a la ubicación.

Esto, en cierta manera revela que la "vocación de los suelos", su "uso potencial" sustenta sólo en parte la orientación a uno u otro tipo de producción. En gran medida el policultivo no es más que una estrategia de supervivencia de los pequeños productores, lo que significa que la estructura agraria define las especialidades agrícolas.

Sólo así se explica la movilidad espacio-temporal de los distintos cultivos en el país. En el Carchi por ejemplo, la especialización en la papa, sucedió una vez que la provincia dejara de ser el "granero del Ecuador", es decir, una vez que la depresión de la producción de cebada y de trigo cediera paso a la papa como reactivadora de la economía provincial (Barsky, 1982, p. 129-130).

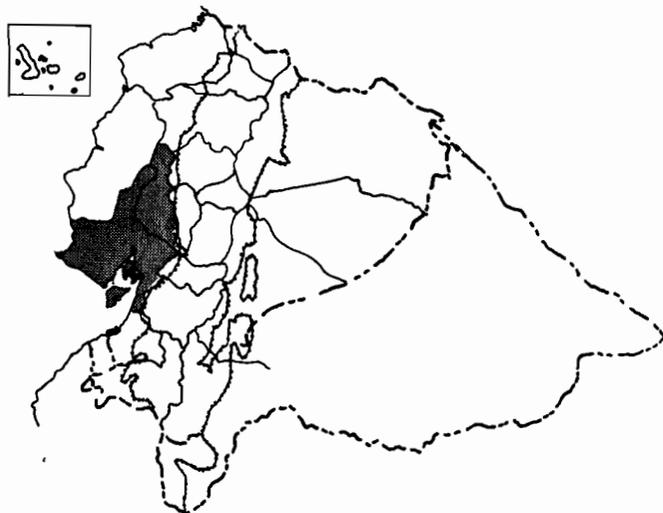
Así también lo ilustra el caso de Quero (Tungurahua), zona integrada a la producción de cebolla paiteña, en las últimas décadas, una vez que el desarrollo urbano del país impactara en la demanda de dicho producto (Hanssen-Bauer, 1982), o como lo demuestra la zona Chibulea de Juan Benigno Vela (Tungurahua) reorientada a la producción de papa, haba y cebolla paiteña una vez que la plaga de la acarosis diezmará la producción de ajo (Instituto de Desarrollo Económico, Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, 1974).

Estos son sólo unos pocos ejemplos de cómo los factores locales o nacionales desplazan las zonas de cultivo, como efecto de las modificaciones estructurales. Pero hay factores mucho más coyunturales y transitorios, como las modificaciones temporales del clima, que producen efectos similares a los anteriormente mencionados, como lo ilustra el caso de la producción del tomate en los años 1983 y 1984, pero que configuran un orden jerárquico distinto de las regiones de producción (ver figuras No. 5 y 6).

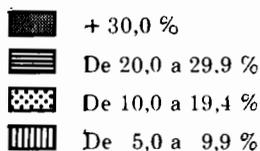
Sin entrar en el debate de si es la ciudad la que da las pautas de la producción al agro, o si es el campo que constriñe el tipo de consumo en las urbes, o si se trata de un movimiento de rebote permanente, es importante señalar que el crecimiento urbano en el país ha impactado de distintas maneras en la producción y distribución de alimentos.

El crecimiento relativo de la población urbana, iniciado en la década del 50 y acelerado con el auge petrolero en la década del 70, ha incidido no sólo aumentando la presión de la demanda sino también cambiando cualitativa y cuantitativamente el consu-

Fig. No. 1 ARROZ CASCARA (Promedio 1983-1984)

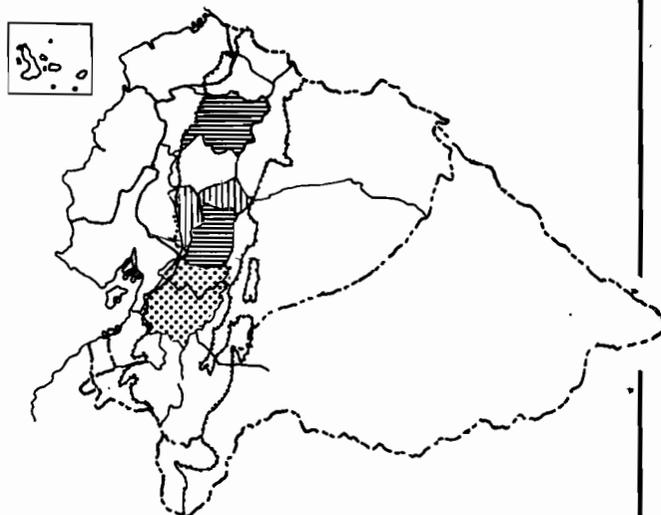


- 1) Guayas 201.229 Tm. 56,6%
- 2) Los Ríos 134.952 Tm 37,9%
- 3) Manabí 7.553 Tm. 2,1%
- 4) Loja 3.383 Tm. 0,9%



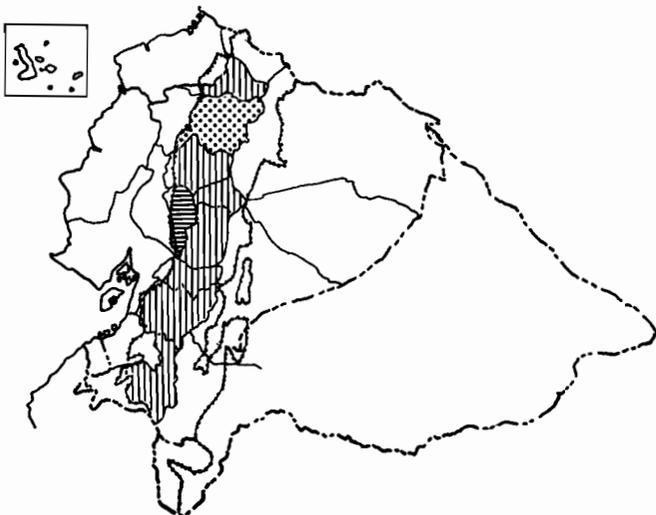
— Curva de nivel 1.200 m.

Fig. No. 2 COL (Promedio 1983-1984)



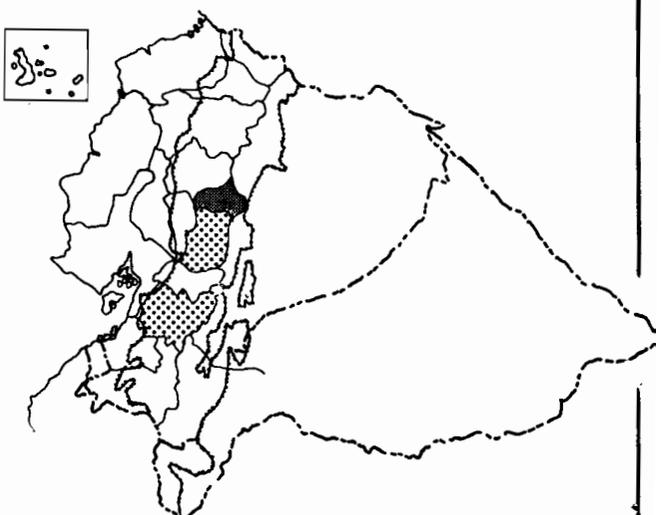
- 1) Pichincha: 6.860 T.m. 23,6 %
- 2) Chimborazo: 6.845 T.m. 23,5 %
- 3) Cañar: 4.592 T.m. 15,8 %
- 4) Azuay: 2.998 T.m. 10,3 %
- 5) Bolívar: 2.594 T.m. 8,9 %
- 6) Tungurahua: 1.585 T.m. 5,4 %

Fig. No. 3 MAIZ SUAVE (Promedio 1983-1984)



- 1) Bolívar: 13.413 T.m. 26,4 %
- 2) Pichincha: 8.697 T.m. 17,1 %
- 3) Azuay: 4.839 T.m. 9,5 %
- 4) Imbabura 4.292 T.m. 8,4 %
- 5) Cañar: 3.985 T.m. 9,8 %
- 6) Chimborazo: 3.775 T.m. 7,4 %
- 7) Loja: 3.652 T.m. 7,2 %
- 8) Cotopaxi: 2.825 T.m. 5,5 %
- 9) Tungurahua: 2.654 T.m. 5,2 %
- 10) Carchi: 2.183 T.m. 4,3 %

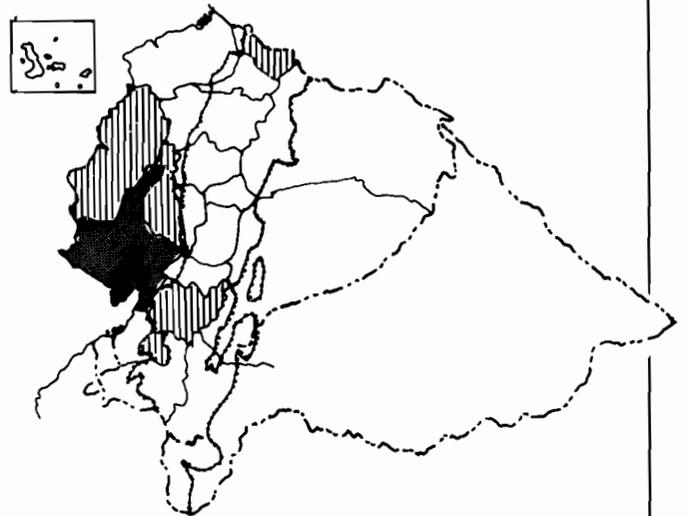
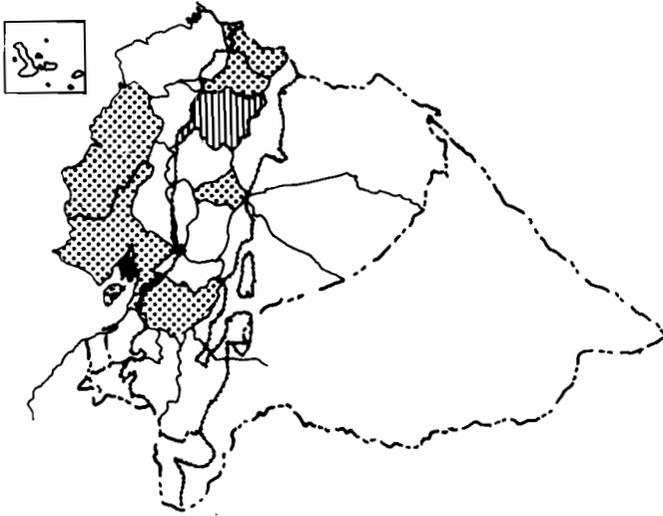
Fig. No. 4 MANZANA: (Promedio 1983-1984)



- 1) Tungurahua: 23.905 T.m. 74,0 %
- 2) Chimborazo: 3.909 T.m. 12,1 %
- 3) Azuay: 3.525 T.m. 10,9 %
- 4) Cañar: 901 T.m. 2,7 %

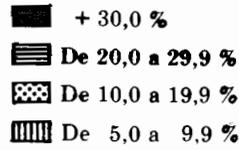
TOMATES (1983)

TOMATE RIÑÓN (1984)

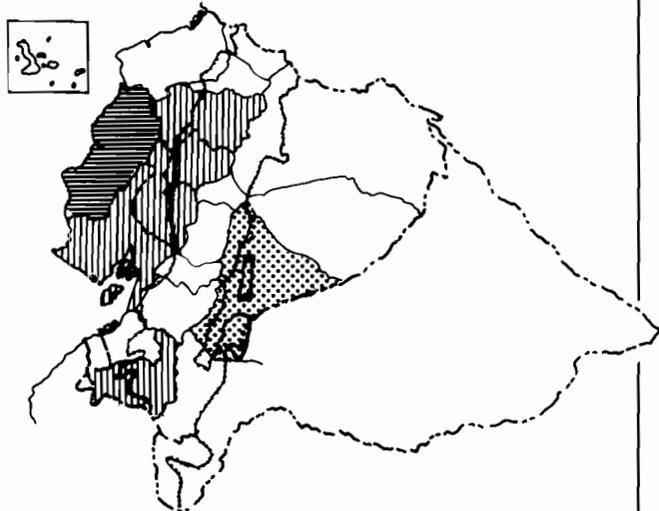


1) Carchi:	5.443 T.m.	15,1 %
2) Tungurahua:	5.404 T.m.	15,0 %
3) Imbabura:	5.244 T.m.	14,5 %
4) Guayas:	5.098 T.m.	14,1 %
5) Manabí:	3.730 T.m.	10,3 %
6) Azuay:	3.633 T.m.	10,0 %
7) Pichincha:	1.814 T.m.	5,0 %
8) Loja:	1.587 T.m.	4,4 %

1) Guayas:	28.638 T.m.	44,7 %
2) Los Ríos:	6.385 T.m.	9,9 %
3) Azuay:	5.765 T.m.	9,0 %
4) Manabí:	5.630 T.m.	8,7 %
5) El Oro:	4.082 T.m.	6,3 %
6) Carchi:	3.707 T.m.	5,8 %
7) Imbabura:	1.998 T.m.	3,1 %
8) Loja:	1.969 T.m.	3,0 %

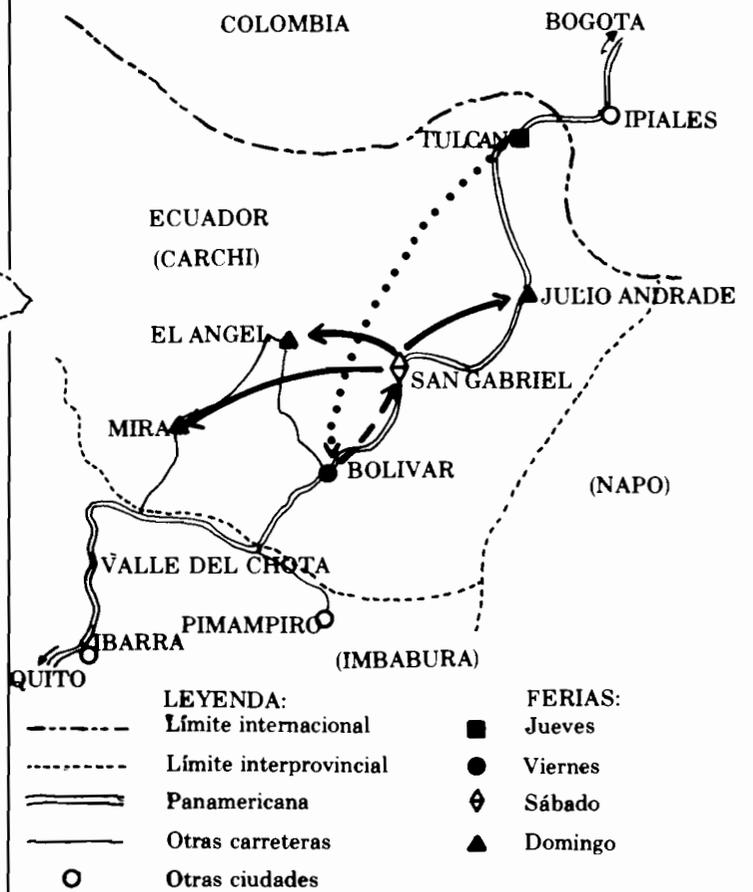


YUCA (Promedio 1983-1984)



1) Manabí:	59.929 T.m.	28,6 %
2) Morona:	42.092 T.m.	19,3 %
3) Los Ríos:	20.904 T.m.	9,25 %
4) Loja:	19.169 T.m.	7,9 %
5) Cotopaxi:	12.055 T.m.	9,8 %
6) Pichincha:	14.039 T.m.	6,4 %
7) Bolívar:	12.346 T.m.	5,6 %
8) Guayas:	10.894 T.m.	5,0 %

FLUJOS DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS Y PRINCIPALES FERIAS EN EL CARCHI



mo, lo que ha redundado tanto en el proceso de la producción de alimentos, como en la apertura de nuevos canales de comercialización y, esto ha significado un cambio en los flujos.

3. ¿Cómo circulan los productos alimenticios y quién los canaliza?

Hasta hace unas tres décadas los mercados y las ferias constituían el escenario fundamental del abastecimiento urbano del país. En el presente siguen funcionando como el principal canal, pero desde 1970 el impulso de los supermercados tomó paulatinamente más y más fuerza. En los años 80 las cadenas de estos establecimientos se proliferaron y el "giro" de los productos frescos que se expenden en su interior, ostentan precios cada vez más competitivos. Su clientela se expande no sólo entre las clases más acomodadas, como ocurría en las etapas iniciales, sino también entre estratos menos favorecidos. A pesar de esto, los mercados y las ferias son los responsables de abastecer a la gran mayoría de la población urbana y rural, y su peso relativo, en cuanto a la canalización de productos alimenticios frescos (usando parámetros cuantitativos), es incomparable frente a otros canales; de allí la importancia de su análisis.

Los actores de la circulación en general, proceden de familias campesinas, o ellos mismos son campesinos. Constituyen un vínculo entre lo rural y lo urbano por su función de enlace entre los dos ámbitos, a través del mercado.

Ellos, al igual que los productores, están económicamente diferenciados y de la ubicación que tengan dentro de la estructura de comercialización depende la magnitud de sus desplazamientos y la configuración de las rutas de comercialización. La tenencia de los medios de transporte es un condicionante esencial no sólo del radio de acción de los comerciantes sino también del tipo de productos con que se involucran.

En general, los que tienen unidades de transporte más grandes manejan productos menos perecibles y sus rutas son más diversificadas y amplias que las de aquellos que tienen unidades más ligeras.

Los mayoristas móviles, los mayoristas fijos, los minoristas fijos y los minoristas feriantes son los elementos básicos de la estructura de la intermediación. Estos no siempre se relacionan en forma eslabonada, depende de la proximidad o lejanía que tengan los mercados de consumo respecto a las zonas productoras así como también de los productos que se canalicen.

Muchas veces los mayoristas móviles vinculan directamente a las unidades productoras con los mercados de consumo, produciendo efectos aparentemente incom-

- (2) Porque provienen de unidades productivas mayores donde se aplican procedimientos agrícolas orientados a la obtención de mayor productividad y rendimiento.

prensibles en el mercado. Como sucede por ejemplo con las frutas de temporada de Tungurahua que ostentan precios inferiores en las ciudades de Quito y de Guayaquil respecto a los de la ciudad de Ambato, o las papas del Cañar y Azuay que son más baratas en Guayaquil que en Cuenca. Esto no se explicaría sino se entendiera que el flujo de estos productos en las grandes metrópolis está canalizado por los grandes mayoristas, mientras que el abastecimiento local de las ciudades "de acopio" como Cuenca y Ambato está sustentado por pequeños productores que llevan un producto menos competitivo (por su mayor costo de producción) y que, paradójicamente muchas veces atraviesa por una mayor número de eslabones. En general, los grandes mayoristas sintetizan muchos eslabones y manejan productos que tienen menor costo de producción (2).

Así se explica que, a veces, los productos alimenticios sean más baratos en las grandes urbes consumidoras. Los mayoristas móviles son atraídos por dichas ciudades por la seguridad de vender rápidamente su mercancía (aunque un poco más barato), lo que disminuye los riesgos de pérdida y permite acelerar el circuito de rotación del capital. Además en las grandes ciudades converge la producción de diferentes regiones lo que aumenta la competencia que a su vez presiona sobre los precios.

Después de haber hecho un breve análisis de los elementos que condicionan a los flujos se hará una sistematización de su proceso; para esto es importante distinguir: a las zonas productoras, los centros de acopio y los centros de consumo. Los dos últimos serán abordados en relación al movimiento interurbano, ruro-urbano, e intra-urbano. Estos niveles permitirán entender el proceso global del abastecimiento nacional de alimentos, así como también las particularidades que se dan en las distintas ciudades.

4. Las zonas productoras

La complementariedad de las regiones se manifiesta en un intenso intercambio de productos, pero, al mismo tiempo muchos cultivos encuentran terrenos aptos indistintamente en la Sierra, Costa y Oriente, como es el caso del tomate que se produce en la Sierra y en la Costa; del plátano verde, en la Costa y que empieza a propagarse en el Oriente.

La región Andina, a pesar de su aparente homogeneidad también presenta algunos rasgos que dan cuenta de su continuidad, pero, al mismo tiempo tiene otros que traducen ciertas rupturas y segmentaciones que explican los desarrollos subregionales tanto en la esfera de la producción como en la de la circulación.

Algunos productos como el maíz, que es de consumo ancestral, incluso con cierto carácter ritual, se sigue

produciendo a lo largo de toda la Sierra (ver fig. 3), a pesar de los fuertes cambios de los modelos de consumo, debidos, tanto al impacto de la colonización española como al proceso de "modernización" de las últimas décadas. Estos cultivos están orientados al autoconsumo y al mercado interno. El maíz duro también se da en la Costa y el Oriente, y su producción está orientada a la industria de alimentos balanceados y sólo una parte (en tierno) al autoconsumo. De este modo la Sierra sigue siendo el principal proveedor de maíz suave.

Algo similar ocurre con la papa, que se cultiva a lo largo de la región interandina, tanto en las grandes y medianas propiedades como en las pequeñas. En las primeras su orientación es evidentemente comercial, mientras que en las pequeñas unidades de producción tiene una doble función: comercial y de auto-abastecimiento. La papa es uno de los elementos básicos en la dieta de las familias campesinas de allí que no sólo se la encuentra en las propiedades particulares, sino aún en las tierras comunales (ver estudio de los Chibuleos, CESA, 1974).

Debido a las fluctuaciones anuales de la producción provincial de papa, es difícil presentar una jerarquización de las principales provincias productoras —lo mismo ocurre con el tomate, aún que éste tiene un espectro de distribución diferente (ver figs. No. 5 y 6)—. Sin embargo, haciendo un corte temporal y tomando en cuenta los datos de la producción de 1983-84 de papas (que fueron los años en el que se realizó el trabajo de campo para esta investigación) tenemos que las principales provincias productoras son: primero Chimborazo con 20,4%, del total nacional, segundo el Carchi con 19,8%, tercero Cañar con 17,2%, cuarto Tungurahua con 12,2%, quinto Pichincha con 10,3%, sexto Cotopaxi con 9,4%, séptimo Bolívar 5,2%. (MAG Dirección Sectorial de Planificación, División de Informática y Estadística, 1983 y 1984).

Si en el caso del maíz suave se constata una distribución de su producción a lo largo de toda la Sierra (fig. No. 3), dando cuenta de la continuidad espacial de su cultivo y de su condición de producto básico en la dieta campesina, esto no es generalizable para otros productos regionales. En el caso de las hortalizas, por ejemplo, vemos que, si bien se puede hablar de una relativa autosuficiencia de todas las provincias serranas, sólo algunas se han especializado en este tipo de producción, logrando ocupar una posición de relativa importancia dentro del mercado nacional, son las provincias de la Sierra Central, básicamente: Tungurahua y Chimborazo.

A nivel de las frutas de clima templado, la especialización es todavía más fuerte, por ejemplo Tungurahua producía en 1983-1984 el 74% de las manzanas (ver fig. 4) y se convertía en la principal fuente abastecedora a nivel nacional.

Cañar y Azuay en la Sierra Sur cumplen el mismo papel que Tungurahua y Chimborazo en la Sierra Centro-Norte al constituirse en abastecedoras de frutas y legumbres (ver fig. No. 2 y 4). Así podríamos concluir que la región Serrana se segmenta en dos partes: Centro-Norte y Austral. Esta división obedece, seguramente, a una serie de procesos históricos, pero parece que el papal del Nudo del Azuay, que separa las provincias del Chimborazo y del Cañar, cumple un papel fundamental. Hasta ahora las comunicaciones terrestres entre estas dos partes de la Sierra se hacen más fácilmente pasando por la Costa que mediante un recorrido vertical. La transcendencia de este límite natural involucra aún a las regiones oriental y costanera.

Efectivamente, la Sierra Sur se presenta como una subregión, en parte, porque se especializa en productos que le confieren una importancia nacional como ocurre con el fréjol por ejemplo, que es una especialidad de las provincias de Loja, Cañar, Azuay. En 1984 estas provincias ocuparon el primer, segundo y tercer lugar respectivamente y, en parte porque se autoabastecen de los productos que se dan sobre todo en la Sierra Centro-Norte.

La producción hortícola no sólo permite cubrir los requerimientos de estas tres provincias, sino que una parte está destinada al abastecimiento de la Costa, principalmente de Guayaquil, y otra al Sur-Oriente. Visto de esta manera el Nudo del Azuay efectúa un corte transversal en el país permitiendo que el Sur se sostenga con una cierta autonomía frente al resto, particularmente de la Sierra, a expensas de una red de intercambios que se dan en su interior, en sentido también transversal. El impacto de este hecho en el Oriente se traduce en una integración más profunda de las provincias de Sur (Morona-Santiago y Zamora Chinchipe) al mercado interno, mientras que las del Norte (Napo y Pastaza) —sin tomar en cuenta la explotación petrolera que escapa del objeto de este tema— están dedicados más bien a los monocultivos de exportación (té y palma africana) y la ganadería.

La provincia de Morona Santiago es una de las principales productoras de yuca del país (la primera en 1983, la segunda en 1984 ver fig. No. 7).

A pesar de que la producción hortícola del austro es relativamente inferior a la de la Sierra Centro-Norte, el excedente que es generado y exportado a otras provincias, es bastante importante. Evaluando la producción promedio de Cañar y Azuay en 1983-1984, vemos que ocuparon la tercera y la cuarta posición provincial como productoras de col (ver fig. 2), (con 16,1% de la producción nacional) después de Pichincha (con 23,6%) y Chimborazo (23,5%). Cañar, con 6,6% de producción de zanahoria, ocupa el tercer puesto después de Chimborazo (con el 39,3%) y Pichincha (con el 34,5%) (MAG, 1983-1984).

Para la lechuga, Cañar ocupa el cuarto lugar (10%) y Azuay el quinto (6,1%), mientras que los tres primeros puestos están representados por Chimborazo (40,1%) Pichincha (16,4%) y Tungurahua (14,9%). (Idem.)

La remolacha sigue más o menos el mismo comportamiento, Azuay tiene la cuarta posición (5,7%) y Cañar la quinta (4%) —respecto a Chimborazo (64,2%) Pichincha (9,8%) y Tungurahua (8,9%)—. (Idem.)

Estas cifras, a más de permitir destacar la importancia del Austro en la producción hortícola, ponen en relieve dos hechos: primero, la importancia del papel abastecedor, a nivel nacional, de las provincias centrales de Chimborazo y Tungurahua, y, segundo, el rol también importante que tiene Pichincha. La fuerte producción hortícola de esta última se explica en parte, por la fuerte demanda que presenta Quito. (ver como ejemplo la producción de col, fig. No. 2).

Todavía más especializada aparece la producción de frutas de clima templado, ellas provienen de zonas muy restringidas del país, pero, también frente a ellas la Sierra Sur se comporta como réplica de la Sierra Central, al coparticipar con esta última en el abastecimiento nacional de durazno, pera y manzana. Si bien Tungurahua es la principal productora de durazno (50,1%) este papel es seguido por Azuay (31,1%) y en proporciones muy bajas por Chimborazo (7,9%) y Cañar (5,2%). Respecto a lo que ocurre con la pera: Tungurahua cubre el 56,9% de la producción nacional, Azuay el 31,8% y son lejanamente seguidas por Cañar (5%) y Cotopaxi (3,2%). En el caso de la manzana la especialización es todavía más fuerte, Tungurahua casi monopoliza el abastecimiento nacional de esta fruta, al cubrir el 74% de la producción (ver fig. 4); sólo gracias al reciente impulso de este cultivo en la provincia de Chimborazo, esta última se ha convertido en segunda productora (12,1%), para ser seguida por Azuay y Cañar (10,9% y 2,7% respectivamente). Las cuatro provincias mencionadas abarcan, así, la totalidad de la producción nacional. (Idem)

Frente a la Sierra, la Costa ha jugado un papel básico en la economía nacional a expensas de los monocultivos de exportación (cacao, banano, palma africana, entre otros), pero la importancia de su rol en el abastecimiento interno, si bien es conocido, no ha sido lo suficientemente analizado.

Es la región proveedora de dos productos básicos en la dieta nacional: el arroz y el plátano. Las provincias de Guayas y Los Ríos tienen casi el monopolio del cultivo del primero, al significar el 56,6% y 37,9%, respectivamente, de la cosecha nacional entre los años 1983-1984 (ver fig. 1), lo que representa otro ejemplo, de la regionalización de la producción.

La Costa y, últimamente —aunque en menores pro-

porciones— el Oriente, se han especializado en la producción de frutas tropicales de alto consumo. Esto permite que el mercado nacional sea abastecido de estos productos durante todo el año, y adicionalmente de los clima templado de la Sierra. Por ejemplo la papaya proviene principalmente de Manabí y Guayas con el 23,9% y 20,7% del total nacional seguidos por Morona-Santiago (12,4%) y Pichincha (10,7%). (Idem.)

El Guayas es una de las regiones más especializadas en este género de producción ya que el 64,3% de los mangos y 60,5% de las piñas se producen en esta provincia; la proximidad al gran mercado de consumo que representa Guayaquil, quizá ha estimulado, en parte, al desarrollo de estos cultivos.

La localización de las principales zonas productoras es el primer elemento que condiciona la dirección de los flujos. Sus áreas de influencia se establecen a expensas de la infraestructura vial, puesto que facilita el drenaje de las mercancías. Sin embargo, como se ha expresado anteriormente, los flujos dependen también de la tipología de los productores y de los actores de la comercialización.

En general los productos regionales convergen, en primer término, en los mercados urbanos más próximos, que funcionan como “centros de acopio”, para luego redistribuirse en otras provincias.

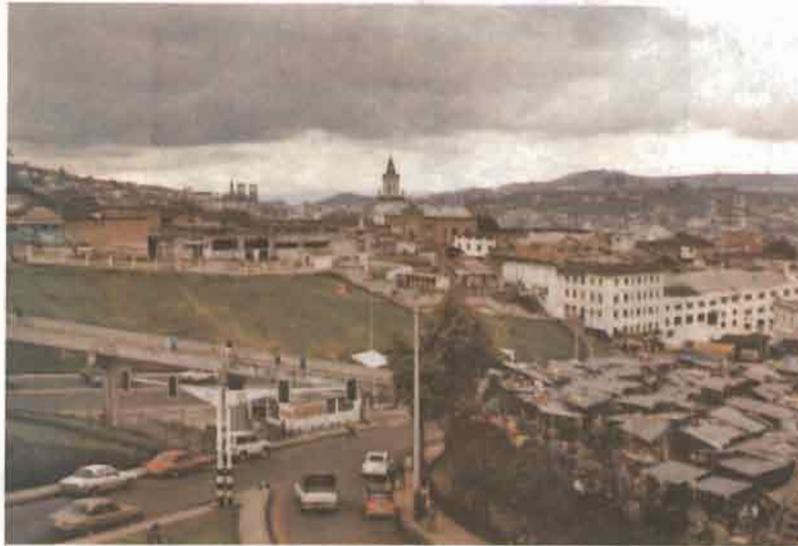
Así el paso de los alimentos desde las zonas productoras hasta las ciudades acopiadoras, constituye una especie de primera fase de las transacciones. Estas urbes tienen el papel de “concentrar” los flujos respecto a las zonas productoras, pero, frente a los mercados terminales o de consumo, su rol es el de núcleos de dispersión. Esquemáticamente podría representarse así:



Como se ha explicado anteriormente, no siempre los flujos de productos alimenticios están mediatizados por los centros acopiadores; éstos pueden darse en forma directa desde las regiones productoras hasta los mercados terminales o de consumo.

5. Los centros de acopio

Hay numerosos mercados rurales que cumplen esta función, (como lo hemos visto en el capítulo 4) pero los principales centros de acopio del país, tanto por la variedad de productos como por las magnitudes de los mismos son: en primer lugar Ambato, luego Riobamba y Cuenca, en la Sierra, y Santo Domingo



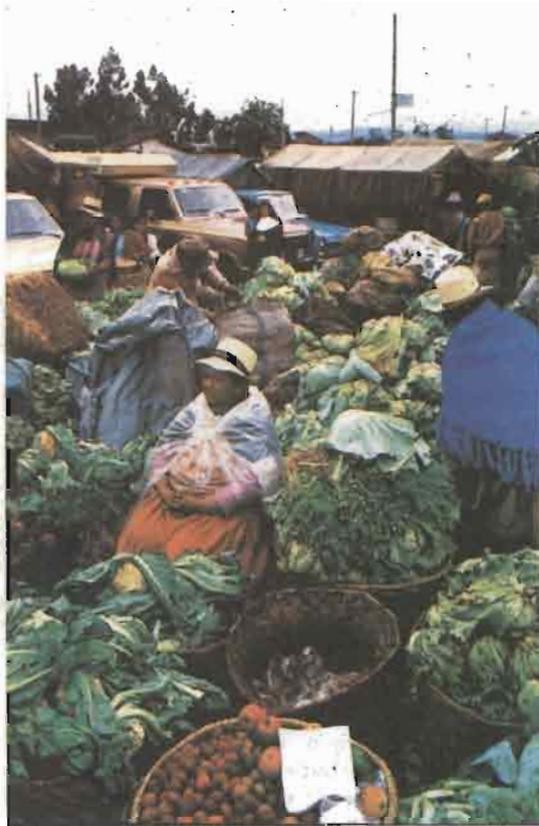
1. Quito:

Mercado San Roque viejo. Con la construcción de la vía occidental, a principios de 1970, el Municipio reubicó este mercado más al Oeste. Al mismo tiempo, trató de privarle de su función mayorista que no se consideraba conveniente al borde del centro histórico de la ciudad (al fondo). Este propósito no lo fue logrado y la nueva estructura física del mercado acoge todavía la mayor parte de comerciantes mayoristas. El viejo mercado de San Roque (a la derecha) sigue también funcionando a pesar de su estado precario.

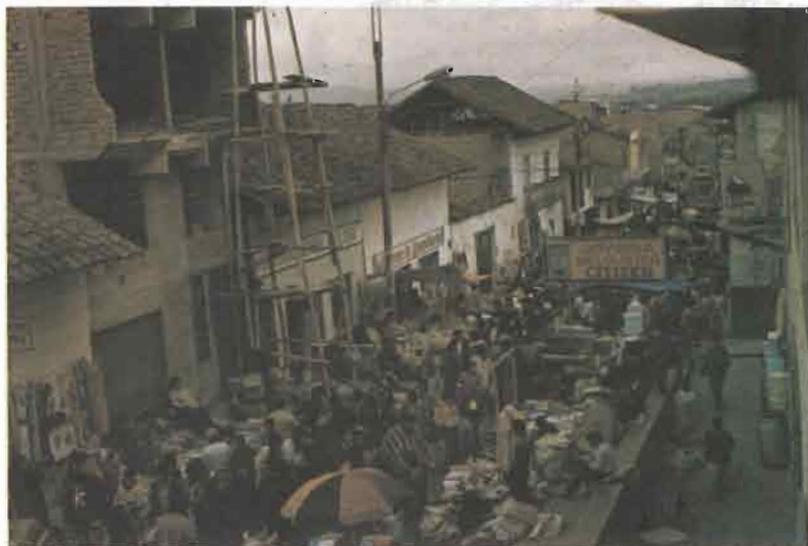


2. Guayaquil:

Mercado Sur. De estructura metálica importada de Europa, fue construido en 1907. Su ubicación al borde del río Guayas es testimonio de la época en que las relaciones de la ciudad, tanto con el exterior como con el resto del país se establecían por medio de la vía fluvial. Hoy este mercado se especializa en productos de la Costa al por mayor; también posee, en su interior, una sección de comerciantes minoristas fijos. Es lugar de importantes ferias minoristas durante los días sábados y domingos.



3. Cuenca:
Mercado El Vado (Otorongo). Ubicado en la orilla del río Tomebamba, es lugar de ferias al por mayor de productos serranos, durante los días jueves. Gran parte de las frutas y legumbres vendidas en estas ferias es destinada a Guayaquil y otras ciudades de la Costa (ver los camiones al fondo), el resto es para el abastecimiento interno de la ciudad.



4. Tulcán:
Calle ferial. El hecho de que esta ciudad es fronteriza con Colombia, hace fluctuar la importancia de la feria. Como puede apreciarse en la foto (feria de un día jueves, durante un período de relación cambiaria de la moneda favorable para los colombianos), esta feria alcanza un particular dinamismo.

de los Colorados en la Costa. Las tres primeras ciudades tienen un papel fundamentalmente en la centralización y redistribución de productos serranos. Los flujos que provienen de las tres primeras están orientados principalmente, a la Costa y, secundariamente, a las provincias de la Sierra y del Oriente; mientras que la ciudad de Santo Domingo de los Colorados, tiene el papel inverso, en la medida en que canaliza los productos costeros a la Sierra (ver Cap. 4).

La preponderancia de estos centros se puede apreciar por la presencia de mercados mayoristas especializados y por la magnitud de las transacciones. El rol de Ambato es excepcional en el país, su situación se revela en el hecho, de que es la única ciudad del Ecuador que cuenta con un gran número de mercados mayoristas especializados en productos alimenticios. Su papel principal es el de abastecer a los mayoristas móviles quienes, a su turno, distribuyen los productos en diversas provincias. Riobamba y Cuenca poseen un sólo mercado mayorista de esta naturaleza, el de "La Condamine" y "El Vado" (también llamado plaza Otorango), respectivamente, en ellos convergen distintos productos que se disponen a la manera de "giros". El grado de especialización de los mercados refleja la intensidad y persistencia de la demanda e indirectamente su radio de influencia.

La importancia de Ambato es de carácter nacional, pero sus principales flujos están orientados a la Costa, básicamente a Guayaquil y, secundariamente a las demás ciudades de esta región. Otra parte importante de sus flujos están dirigida a Quito y, al resto de las ciudades de la Sierra Norte. El papel de Ambato es también importante en el abastecimiento de las ciudades del Oriente: Puyo y Lago Agrio (aunque para esta última la presencia de los comerciantes de la provincia de Pichincha es muy importante). A su vez, Ambato recibe productos de la Costa para su propio consumo y para redistribuirlos a las demás provincias de la Sierra y del Oriente que están dentro de su zona de atracción.

Cuenca también canaliza sus productos a la Costa, principalmente a Guayaquil y en forma secundaria a las demás provincias que integran la región Austral. Al mismo tiempo, funciona como puerto de entrada de los productos costeros y del Oriente, canaliza, por ejemplo, el ganado procedente de Morona Santiago.

Para la Costa, Santo Domingo de los Colorados juega el papel de ciudad acopiadora de los productos de su microregión. Aunque los flujos están dirigidos, más que todo, a Quito, la ciudad cumple con el papel de "puerto" de la capital de la República en relación con los productos procedentes de la provincia de Pichincha que en buena parte están dirigidos a Guayaquil.

Tomando en cuenta el volumen de mercancías mane-

jado por los comerciantes, encontramos que son las principales ciudades las que atraen a los comerciantes de todo tipo, pero básicamente a los más grandes. Hacia ellas se dirigen los principales mayoristas móviles; a los centros de consumo de segundo orden, van los mayoristas móviles de tamaño mediano o pequeño.

Los grandes mayoristas se especializan en uno o dos productos y realizan grandes pero escasas transacciones, en relación a los "pequeños" que tienen una gran diversidad de productos y que realizan frecuentes pero menores movimientos comerciales. Si bien estos últimos se orientan a los grandes centros de consumo su función principal es la de dirigirse a los de menor importancia.

6. Los centros de consumo. Funcionamiento de sus mercados y ferias.

Los principales centros de consumo del país son Quito y Guayaquil, pero como se acaba de ver estas dos urbes son únicamente los dos más importantes polos de atracción de las mercancías y de los comerciantes. El resto de las ciudades de las tres regiones, atrae también un gran número de negociantes, no en forma periférica, sino como destino final de movimientos.

La particularidad de cada "centro de consumo" se establece en relación a la posibilidad diferenciada de absorber las mercancías. Esto no sólo depende del número de habitantes, sino de una compleja serie de factores como las características económico-sociales de la población, los hábitos de consumo, la distancia respecto a las zonas productoras, etc.

Las dos metrópolis presentan diferencias cuantitativas y cualitativas muy importantes a nivel de mercado. Quito como cabeza administrativa del Ecuador tiene una población con posibilidades de consumo relativamente mejores. Mientras Guayaquil acoge a una población de menos recursos económicos. Esto se refleja en las características de los mercados de estas ciudades, y en la forma en que se realizan las ventas.

Los niveles de fraccionamiento con que se venden los productos en Guayaquil no tienen correspondencia con los que se dan en Quito. ¿Cómo se explica entonces que Guayaquil constituya el principal polo de absorción de los productos de las distintas provincias serranas? Básicamente porque está ubicada lejos de los centros productores de la Sierra; porque constituye un importante mercado de consumo por lo numerosa que es su población, y por que hace las veces de centro de redistribución de alimentos en otras ciudades de la Costa.

Si bien, a nivel abstracto se puede analizar a los distintos elementos del mercadeo de manera independiente,

en la práctica, estos forman una intrincada red de relaciones que actúan en mutua correspondencia. Así, las zonas productoras, los centros de acopio, el papel de los productores y de los comerciantes pueden ser vistos como unidades aislables; todos estos elementos tienen movimiento y organización propia pero, al mismo tiempo, son parte del sistema nacional de mercadeo y, como tales, actúan y reaccionan los unos sobre otros como elementos constitutivos de un mismo engranaje. Tomaremos como ejemplo a algunas ciudades para ilustrar lo expuesto.

6.1 El caso de Quito

Así como existe un dinamismo de los flujos de productos agrícolas a nivel nacional (ver cap. 4), el mismo fenómeno se encuentra al interior de las ciudades. Esto tiene sus repercusiones sobre el sistema de mercados y ferias.

Quito ofrece algunos ejemplos de la influencia que puede tener su desarrollo demográfico sobre la red de mercados y ferias.

El papel de centro administrativo del país ha atraído a una población migrante de los sectores más selectos y dinámicos de las demás provincias y a extranjeros con distintas posiciones técnicas y burocráticas. Pero, al mismo tiempo, Quito atrae a migrantes rurales como resultado de los procesos de expulsión-atracción de los espacios rural y urbano.

Todo esto va a imprimir características cualitativas y cuantitativas en los flujos de alimentos cuyos rasgos más importantes son la alta presión en la demanda, la variedad y diversidad cualitativa de los productos, y la adaptabilidad de los flujos a la morfología general de la ciudad.

El crecimiento longitudinal del espacio urbano, de Quito, y en cierta medida la segregación social del espacio que se ha dado, se expresa a través de su red de mercados y ferias no sólo en la infraestructura sino también en las rutas intraurbanas que establecen los comerciantes minoristas feriantes, como se verá más

adelante. Esta segregación se marca particularmente con la implementación de la red de los más grandes supermercados, que tienen una clientela formada por las clases medias y altas, ubicadas, casi en su totalidad, en el Norte de la ciudad. (ver fig. No. 9).

Como el crecimiento de esta urbe se hace mediante la incorporación de espacios del Norte y del Sur; los nuevos brotes de mercadeo se producen en estas zonas; mientras tanto el centro se va consolidando como es espacio comercial más estable, lo que le permite preservar sus viejas funciones de abastecedor a nivel mayorista de la red intraurbana de mercados y ferias.

Así, el mercado San Roque —que actualmente cuenta con un nuevo edificio, ubicado ligeramente más al oeste que el anterior, sigue en el centro de Quito y su papel mayorista y de abastecedor de toda la red de mercados y ferias minoristas no ha sido captado por el nuevo Mercado Mayorista ubicado al Sur de la ciudad. (Ver fig. No. 9).

Pero si hasta ahora la función mayorista del centro ha quedado relativamente, intocada, no ocurre lo mismo con las otras formas de comercialización.

La ampliación rápida del perímetro urbano y el hecho corolario de que los mercados fijos están ubicados, sobre todo, en el centro de la ciudad permite a las ferias y a sus actores, los feriantes, jugar un papel de pioneros en la instalación, primero, de las ferias y, luego de los mercados fijos, en los nuevos barrios. Este proceso está siempre reempezado porque al mismo tiempo que se desarrolla genera una serie de contradicciones que se resuelven por lo regular con la expulsión de los feriantes.

Un ejemplo ilustra mejor este proceso. El Mercado de San Francisco, (3), uno de los más viejos de la ciudad, ubicado al centro, tiene un tipo de feria diaria instalada en las calles de sus alrededores. Hace algunos años el Municipio expulsó (4) a estos minoristas "flotantes" para reubicarlos en la feria de Santa Clara Norte (más al norte de la ciudad). Cuando se reestructuró y consolidó la planta física de este último, la feria fue suprimida. El Municipio tomó esta decisión aludiendo a varias razones: que entorpecía la circulación vehicular, ensuciaba y dañaba el ornato; pero sobre todo respondía a las presiones de los comerciantes minoristas ubicados dentro de su estructura fija. Estos se quejaban de que los feriantes les quitaban la venta.

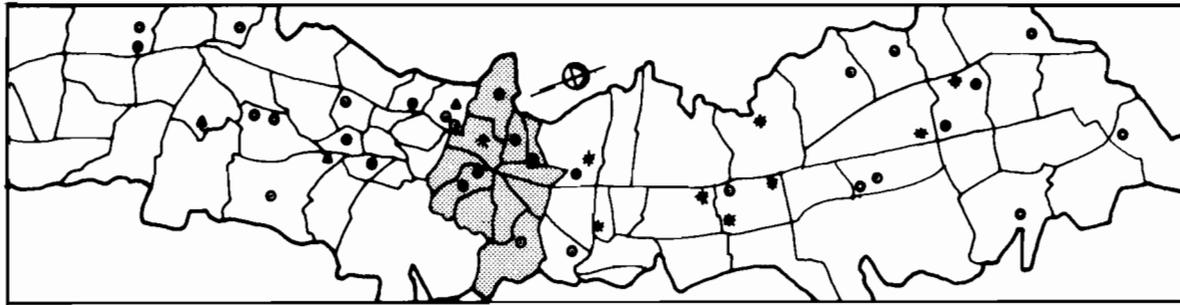
Los feriantes se desplazaron todavía más al Norte y arreglaron un terreno vacío en el barrio de Ñaquito que era nuevo en esta época. Después de algún tiempo lograron desarrollar una feria fuerte, atractiva y bastante amplia. Para responder a las necesidades del

(3) Este mercado se lo llama también Sta. Clara Sur, porque fue construido sobre una plazoleta frente al convento de Sta. Clara. Actualmente se le conoce como mercado San Francisco, por su proximidad a la iglesia del mismo nombre. Fue construido alrededor de los años 1909 y su estructura metálica fue traída desde Europa.

(4) Esta medida no tuvo efecto, porque esta feria todavía es vigente y se contabilizó más de 800 vendedores los martes y sábados que son sus días de mayor amplitud.

Fig. No. 9

Mercados, supermercados y ferias de productos alimenticios de Quito.



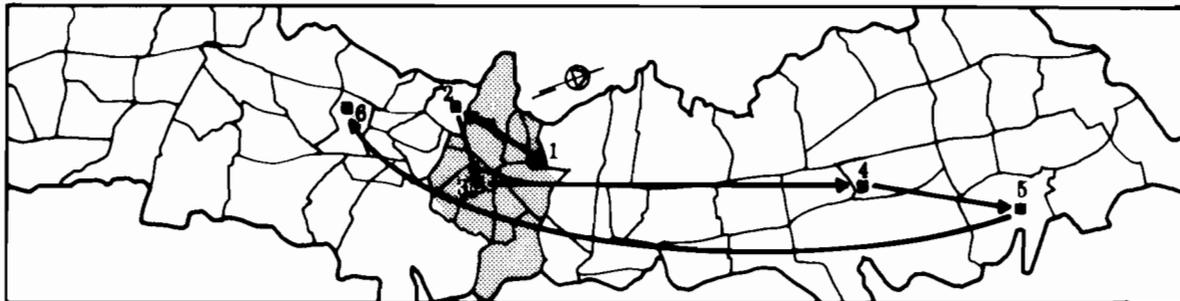
LEYENDA:

- ▲ Mercado Mayorista + Minoristas + Ferias
- Mercados Minoristas + Ferias
- Mercados Minoristas
- Ferias
- ★ Principales Supermercados

- Distrito Centro
- Distrito Norte y Sur

Fig. No. 10

Tipo de circuito de comerciante-feriante en Quito



LEYENDA

- 1.- América (Lunes)
- 2.- San Roque (Martes)
- 3.- La Tola (Miércoles)
- 4.- La Luz (Jueves)
- 5.- Comité del Pueblo (Sábado)
- 6.- La Magdalena (Domingo)

- Distrito Centro
- Distrito Norte y Sur

nuevo barrio, que además está habitado por clases altas, el Municipio decidió en el año 1981-1982 construir una estructura fija moderna, entonces los feriantes se dividieron en tres grupos: una pequeña parte, los más afortunados, lograron tener un puesto fijo dentro de la nueva estructura; en la plataforma del mercado destinada al descargue de los productos, se ubicaron un gran número de feriantes, abriendo una feria que funciona dos veces a la semana, los días miércoles y domingo; el resto tuvo que salir en búsqueda de un terreno para abrir una nueva feria.

Otra vez se dirigieron más al Norte y trataron de adherirse a un mercado privado el "Kennedy" que tiene una estructura fija, pero fueron rechazados por los comerciantes ya instalados. Por el momento, estos feriantes están actualmente sobre un terreno vacío que arreglaron en el barrio de La Luz, cerca del mercado "Kennedy". La feria tiene lugar cada jueves y tiene

éxito. Si esta plaza se convierte en mercado con una estructura fija, es posible que otra vez una parte de sus feriantes tengan que buscar otro lugar para instalarse (¿más al norte?).

Los vendedores del mercado de Cotocollao (La Ofelia), han seguido un proceso similar; el Municipio está construyendo una estructura fija para ellos.

En Quito el abastecimiento sigue el calendario de las ferias sincronizadas entre sí y no se ajusta simplemente a la mayor disposición de tiempo de los consumidores. Así las ferias de los mercados mayoristas de San Roque y el "Camal" se realizan precisamente el martes y el sábado, es decir al día siguiente de las ferias más fuertes de Ambato. Este funcionamiento es bastante diferente del que tiene Guayaquil, en donde si bien, el día de mayor entrada de los productos son los martes (seguidos por viernes y sábado), las ferias

minoristas se desarrollan el sábado y el domingo. Hay que destacar que el Nuevo Mercado Mayorista de Quito realiza sus ferias los días sábado y domingo.

Los comerciantes de productos frescos llegan a la capital, desde la noche anterior, es decir lunes y viernes hasta las primeras horas de la madrugada del siguiente día. Aquí se abastecen los minoristas que organizan sus ferias de lunes a domingo en los diferentes sectores de la ciudad. (Cazamajor, Ph., Moya, L.A., 1984).

6.2 Las otras ciudades

Todas las principales ciudades del Ecuador tienen, por lo menos, un mercado fijo diario y una feria semanal. En general, los mayoristas móviles llegan la víspera de la feria para abastecer a los otros tipos de comerciantes: mayoristas fijos, minoristas fijos y minoristas feriantes.

Este mecanismo solamente indica lo que a nivel general, ocurre en el país, pero existen especificidades regionales fuertes y diferencias entre las ciudades, las mismas que están condicionadas por su tamaño y ubicación geográfica.

En la Costa y en el Oriente las ferias se desarrollan el fin de semana, siendo el día más importante el domingo, pero, en algunos casos, venden desde el día sábado. En la ciudad de Esmeraldas el flujo de productos alimenticios tiene matices un poco diferentes debido al tamaño la ciudad (5). Las frutas y las legumbres llegan a la noche que precede a la feria y son traídas por mayoristas móviles que en general manejan cantidades menos significativas que las que los mayoristas que acuden a Guayaquil o Quito.

Es muy común que los comerciantes que se involucran con productos serranos, proceden de la provincia de Tungurahua. Por lo regular, en las ciudades intermedias como Esmeraldas los mayoristas móviles, no se especializan en un solo producto, sino que traen tres o cuatro bultos de papas, un poco de verduras, algunos cajones de frutas o tomate. Estos productos son vendidos al fío a los minoristas fijos con un plazo de pago que se extiende al tiempo de duración de la feria (6).

(5) En el censo de 1982 Esmeraldas tenía 90.360 hab. (INEC 1982).

(6) A veces estos "pequeños" mayoristas móviles compiten con los minoristas fijos, al vender desde sus camionetas en las proximidades de los mercados y ferias a precios inferiores que los comerciantes de la ciudad.

(7) En cambio el plátano verde que viene de la región de Quinindé y Santo Domingo de los Colorados, puede llegar todos los días a las bodegas de los Mayoristas Fijos y es el único producto fresco que se almacena.

Durante el evento ferial los minoristas fijos "desdoblán" su negocio, es decir que, mantienen su puesto fijo en el mercado e instalan otro en la calle donde funciona la feria (7). En el Oriente, al igual que en la Costa, las ferias se realizan el fin de semana.

El funcionamiento de Lago Agrio es análogo al de Esmeraldas, los Mayoristas móviles vienen de Tungurahua y de Pichincha. Por lo contrario, en El Puyo los minoristas fijos del mercado se agrupan para alquilar un camión o una camioneta para abastecerse en Ambato, una o dos veces a la semana, en función particularmente de la feria.

7. Los flujos inter e intraurbanos: el papel de los feriantes

La organización espacio-temporal de los mercados y ferias urbanos en el Ecuador, presenta una gran diversidad que invalida la aplicación de modelos interpretativos abstractos; razón por la cual nos concretamos a explicar las causas de los comportamientos de los comerciantes que son los actores sociales de su funcionamiento.

La racionalidad de las ferias radica en concentrar la oferta y la demanda de productos alimenticios en un evento periódico, beneficiando de esta manera a los comerciantes, en tanto pueden vender sus mercancías en un lapso de tiempo sensiblemente inferior al que requieren los vendedores de los mercados fijos. Para los consumidores el beneficio es múltiple: la feria se ubica, por lo regular, en sitios más próximos a sus domicilios que los mercados diarios y los productos se venden a menores precios, debido a la alta competitividad que se establece y que se deriva de la diversidad y del gran número de vendedores que concurren.

Para que las ferias funcionen sin interferir en la vida de otras ferias o de los mercados fijos, deben guardar entre sí una distancia espacio-temporal adecuada. Si hay proximidad física de dos ferias, éstas han de estar temporalmente separadas: por ejemplo, en Quito las ferias de "El Calzado" y de la "Mena I" están ubicadas en el Sur de la ciudad (en el barrio de San Bartolo) pero la primera se desarrolla el miércoles y la segunda el viernes, de allí que no se interfieren.

Si bien este modelo funciona a nivel de ferias minoristas, esto no es válido para las ferias mayoristas, así lo ilustran las diferencias de los sistemas feriales de Quito, Ambato, Cuenca, Guayaquil, Esmeraldas, El Puyo y Lago Agrio. Si bien hay una relativa coincidencia en lo que al mecanismo de flujos se refiere, la ubicación de cada una de las ciudades, el papel que ellas juegan dentro del sistema nacional de mercadeo son factores que contribuyen a dar una personalidad propia al proceso de abastecimiento alimenticio de cada una de las ciudades.

Únicamente, las ciudades más grandes poseen mercados

mayoristas en donde convergen los productos de distintas zonas productoras o acopiadoras y a partir de las cuales se generan los movimientos de redistribución. En estos mercados se realizan transacciones de distinta naturaleza, magnitud y orientación, de acuerdo al papel que asuman dichos mercados dentro de los sistemas intra e interurbanos de comercialización.

En Quito hay tres mercados mayoristas: El San Roque, que es el más importante para la redistribución de la mayoría de productos frescos que circulan en los mercados y ferias minoristas de la ciudad; el "Camal" o Chiriyacu que tiene importancia para un tipo más restringido de productos (plátano verde y otras frutas de la Costa, papas), y el Mercado Mayorista que canaliza pocos productos frescos (papa, tomate, ajo y cebolla paiteña). Este último mediatiza, sobre todo, la distribución de productos no perecibles o poco perecibles (arroz, granos secos, productos procesados como aceite, manteca y fideos), por lo tanto privilegia a otros canales de distribución como tiendas, bodegas, supermercados y ferias.

En Guayaquil el papel de abastecedor de la red de mercados y ferias minoristas es cumplido: por el mercado Sur, especializado para los productos de la Costa y por el mercado "Machala", para los productos de la Sierra. El caso de Ambato es diferente, hay "plazas"—ferias mayoristas—especializadas en distintos productos (ver capítulo 13). En Riobamba el rol de mercado mayorista es cumplido por la plaza de "La Condamine" y en Cuenca por el del "Vado".

El grado de especialización de estos mercados, como se puede apreciar no tiene relación con el tamaño de la ciudad, sino con la función que aquellos desempeñan dentro del sistema nacional de mercados.

Ambato, por ejemplo que es una ciudad relativamente pequeña, es la única que realiza transacciones mayoristas a un nivel de especialización tan alto, como no ocurre ni siquiera en Quito ni en Guayaquil. Es que, si en estas últimas ciudades el destino de los productos, a partir de los mercados mayoristas está orientado fundamentalmente hacia el resto de la red intra urbana, en Ambato lo que predomina es el destino extra-urbano de los productos.

El área de influencia es igualmente fuerte en el caso del mercado "La Condamine" de Riobamba y en el del "Vado" en Cuenca. Esquemáticamente se puede decir que la magnitud de los flujos en los mercados mayoristas, de los centros de consumo, en relación con los de los centros de acopio se presenta de la siguiente manera:

- (8) La posición de ciudad fronteriza influye sobre el comercio, la fluctuación de los precios de los productos en el Ecuador y Colombia modifica clínicamente el sentido de los flujos y favorece el contrabando.

1. CENTROS DE CONSUMO

Mercados Mayoristas ➔ Red Intra Urbana

2. CENTROS ABASTECEDORES

Mercados Mayoristas ➔ Red Intra Urbana
➔ Resto del País

En todos los casos un gran número de consumidores acuden a estos mercados mayoristas para comprar al por menor, y así beneficiarse de los precios más bajos de los productos.

Pero aún los flujos locales, es decir los que realizan los comerciantes minoristas, presentan peculiaridades en cada una de las ciudades, que relativizan la validez de los modelos espacio temporales antes enseñados. La relación inversa entre espacio físico y espacio temporal que se da entre las ferias de un sistema urbano, son aplicables para Quito, pero no para Ambato, Cuenca, ni otras ciudades de la Costa.

En Quito, dada la morfología que presenta la ciudad y dada la alta densidad de algunos barrios, se organizan ferias en distintas partes de manera sincronizada y en función de la distancia que separa a una de otra feria, de este modo no hay un solo día de la semana en que no ocurra un evento de esta naturaleza, en algún lugar de la capital. Este hecho permite a los minoristas feriantes rotar por distintas ferias a lo largo de la semana, maximizando sus posibilidades de venta. Pero esta situación no se produce en ninguna ciudad del país.

Si bien en Ambato, las ferias se han convertido también en un evento diario, estas ocurren simultáneamente y no tienen el carácter itinerante que se da en Quito— las ferias se realizan en el mismo día y sin separación espacial— esto se explica por el papel inter-regional de Ambato.

Algo similar ocurre en Cuenca los jueves y en menor proporción los domingos. Todas las ferias se realizan simultáneamente en estos días manteniendo una gran proximidad física.

El ordenamiento espacio-temporal de las ferias condiciona la movilidad de los feriantes y, consecuentemente, la morfología de los flujos internos y externos de los comerciantes así como también las estrategias de compra y venta de los actores del intercambio.

En la provincia del Carchi por ejemplo, el itinerario de algunos feriantes empieza el jueves con la feria de Tulcán, que atrae a bastantes consumidores no sólo de la ciudad sino también de otros lugares de la provincia del vecino país de Colombia. (8)

El día viernes los minoristas feriantes van a la ciudad de Bolívar, el día sábado a San Gabriel y el día Domingo a Mira, El Angel y Julio Andrade. Con esta rotación de los feriantes, gran parte de la población urbana del Carchi es abastecida en productos alimenticios (ver fig. 8).

En Quito se puede encontrar minoristas feriantes que rotan, adentro de la ciudad, por un número determinado de ferias y que tienen distintos tipos de ventas, algunos pueden especializarse en la zona central, otras en la del Norte o en la del Sur; otros tienen circuitos que cubren las distintas zonas. Para unos puede ser una actividad bio o trisemanal, pero para otros es una actividad diaria y su ruta puede parecer arbitraria como lo demuestra el ejemplo enseñado en la fig. 10.

Esto significa que algunos feriantes, sobre todo los que se ubican en los grandes centros de consumo se han convertido en especialistas de la comercialización, mientras quienes están en las ciudades que se comportan como centros de acopio, Ambato y Cuenca, pueden presentar diferentes grados de especialización en el comercio. Pueden ser productores al mismo tiempo que comerciantes y, como tales, acudir a las ferias, una o dos veces por semana, para dedicar el resto del tiempo para la producción. En este caso, los flujos que establecen van de la zona productora al centro de mercadeo, es decir que tienen un sentido rufo-urbano.



De lo expuesto, se puede desprender que los mecanismos de abastecimiento de las ciudades constituyen

un fenómeno que escapa de las simplificaciones cuantitativas, direccionales y de las limitaciones de los modelos interpretativos abstractos y homogenizantes. Si bien presentan rasgos de permanencia y continuidad, se encuentra en constante movimiento lo que relativiza el valor de las descripciones y las generalizaciones a partir de estudios de casos.

En la medida en que dependen de las relaciones campo-ciudad, de los cambios macro-económicos y de la estructuración de la sociedad, son eventos que tienen una dimensión histórica y que para ser captados en su esencia han de enfocarse con esta perspectiva.

Los flujos y los mecanismos de comercialización, no son arbitrarios ni irracionales, sino que responden a compulsiones naturales y sociales que por su complejidad no siempre resultan evidentes y que pueden tener la apariencia de desorganización. Su coherencia ha de encontrarse, a veces, en relación a los elementos del macrosistema y a veces, en relación con los elementos de los microsistemas es decir a nivel intra urbano. Esto no significa que la congruencia a un nivel le corresponde una inconsistencia en el otro, sino que lo que a veces parece arbitrario tiene una explicación más amplia.

Finalmente se puede rescatar el planteamiento de que el abastecimiento de las ciudades en productos alimenticios, por el carácter esencialmente social de sus actores, se produce como resultado de una serie de estrategias, ajustes y luchas y no como un proceso fluido que se verifica dentro de un cauce natural. De allí que se produzcan saltos y mutaciones que no se aplicarían de otra manera.

CAPITULO 13

AMBATO – CIUDAD MERCADO

L. A. Moya

Ambato, capital de la provincia de Tungurahua, se encuentra ubicada en la sierra central del Ecuador. Es capital de Tungurahua una de las provincias más pequeñas del país —junto con Carchi y Bolívar— y, al mismo tiempo, una de las más densamente pobladas,

con 326777 habitantes (1)

Gran parte de la población se concentra en el área urbana, donde alcanza una densidad de hasta 7.000 h/km² (Municipalidad de Ambato, 1980, 4). Ambato pasó de una población de 34.004 h. en 1950 a 112.776 en 1982 (1)

(1) Datos poblacionales de la provincia de Tungurahua y de Ambato

	1950	1962	1974	1982
Tungurahua	187.942	213.932	279.920	326.777
Ambato	34.004	53.372	77.955	112.776

(INEC, Censos Poblacionales)

La riqueza y diversidad de la producción agrícola de Tungurahua ha impulsado el desarrollo de una actividad comercial en movimiento y cambios permanen-

tes; con una tendencia a la especialización, poco común en el país. La producción, la comercialización, el embalaje, el embodegamiento y el transporte, son algunas de las necesidades del mercado que requieren de actores específicos que se ensamblan en una intrincada red de relaciones que configuran la trama de la estructura social de la provincia.

En ella se objetiviza claramente la interrelación de lo rural y lo urbano. Muchas actividades y con ellas sus actores que actualmente parecen autónomos o estrictamente ciudadanos se generaron como respuesta a los requerimientos de la circulación de bienes agrícolas. Así, por ejemplo, la necesidad de sacar al mercado cuantiosas cantidades de alimentos desde las zonas productoras a los mercados de Ambato y de otras ciudades ha permitido el desarrollo de una de las infraestructuras del transporte más importante del país (2). Esto explica la presencia de un fuerte sector social de transportistas y el ensanchamiento de una serie de comercios y servicios automotrices en Ambato (desde grandes distribuidores de carros y repuestos hasta locales de reparación, mecánicas, vulcanizadas, etc.) que a su vez enlazan a otros protagonistas.

Las innumerables bodegas que rodean a los mercados y calles aledañas han tomado los patios y habitaciones de casas particulares y han involucrado a los rentistas o propietarios en las pulsaciones de las ferias.

Los propios comerciantes y aquellos especialistas en lavar, pelar, desgranar, empaquetar y cargar los productos son actores con viejas raíces en la agricultura muchos de ellos todavía productores que constituyen un amplio sector social que, en algunos casos, rebasa el ámbito provincial.

Si tomamos en cuenta el fuerte papel que cumple el parentesco en este tipo de actividades tenemos que el comercio absorbe directamente no sólo a un individuo sino a familias completas.

La fabricación de cajas de madera y las artesanías de la cabuya y el carrizo orientadas básicamente a la elaboración de costales y canastos, constituyen algunas de las especialidades de la provincia que articula a algunas poblaciones rurales a las demandas de los mercados y ferias.

- (2) Según datos del INEC las provincias que tienen el mayor número de vehículos (matriculados) destinados al transporte de carga pesada (por capacidad en toneladas) son: Manabí (con 9.862 unidades), Azuay (8.542) y Tungurahua (7.064), sin contar con Pichincha (46.133) ni Guayas (44.608) (INEC, Encuesta Anual de Transporte, 1981 - 1982). Un funcionario del Proyecto Tungurahua, señala que es la provincia que tiene el mayor número de cooperativas de transporte.

Aún la artesanía y el comercio de zapatos, tan fuertes en Ambato, tienen un origen rural que se mantiene hasta el presente como actividad principal en algunas poblaciones. Su vigencia es la condición para que existan los proveedores rurales de la materia prima no transformada y los actores del procesamiento y circulación de cueros y sus productos terminales.

Algo similar ocurre con la fabricación de ropa (particularmente camisas y pantalones). Bajo la modalidad de industrias a domicilio se absorbe el trabajo femenino rural de algunas localidades. La venta de estos productos involucra no solo a numerosos comerciantes que ocupan las calles feriales de Ambato y otras ciudades del país, sino a representantes de otros canales de comercialización.

Pero el papel de Ambato en el proceso de distribución de productos alimenticios agrícolas tiene otros impactos tangenciales, como es el de permitir el desarrollo industrial de alimentos balanceados, actividad que incide en otros sectores sociales y en otros canales de comercialización.

Para citar algunos ejemplos, vemos que, de acuerdo a datos proporcionados por CENDES, la provincia de Tungurahua produce el 70 o/o de manzanas (el 12 o/o producen Chimborazo y Azuay, el 6 o/o el resto de provincias serranas); el 41 o/o de cebolla; el 32 o/o de ajo y el 24 o/o de lechuga (CENDES, 1980, p. 145 - 149, 187).

Existen algunos productos que se dan durante todo el año, mientras otros son estacionales o presentan fuertes fluctuaciones a lo largo del mismo. Esta situación condiciona el que los comerciantes se especialicen en la venta de determinados tipos de productos. Aquellos que se involucran con productos de temporada, se ven obligados a cambiar no sólo de fuentes de abastecimiento sino incluso de productos por una o más veces al año. Por ejemplo, los mayoristas del tomate, en época de escasez de este producto se vuelven mayoristas del mango, es decir que se cambian de productos serranos a productos de la Costa. Esta variabilidad en las especialidades produce modificaciones e inversiones del sentido de los flujos. De esta manera, Ambato se comporta, no sólo como un centro abastecedor de alimentos, sino como un pasaje inevitable en la comercialización de estos artículos. El intercambio se realiza con otras provincias serranas pero, fundamentalmente, con las de la Costa. Para muchos Ambato es un "centro de acopio" (Hanssen Bauer, 1982), para otros un "mercado de tránsito", o, como califica un funcionario del "Proyecto Tungurahua", como un mercado de "acopio,

transformación y distribución de productos a nivel nacional”.

La razón que explica la importancia de los mercados de Ambato radica en la trascendencia que tiene la provincia de Tungurahua a nivel de la producción agrícola. Se considera que es el tercer centro agrícola del país, después de Guayas y Manabí. Si se toma en cuenta que las provincias de la Costa están orientadas a la agroexportación, Tungurahua pasa a constituirse en la más importante para el abastecimiento interno del país.

El crecimiento de las actividades comerciales ha presionado en la organización de las ferias en forma permanente. La constricción de los intervalos de tiempo y de espacio que separaban las ferias entre sí ha convertido a Ambato en una ciudad-mercado, permanentemente. El “lunes de Ambato” ha dejado de ser el único día ferial, para pasar a ser únicamente el más fuerte (3). El miércoles y el viernes son días secundarios, pero el sábado y el domingo se robustecen progresivamente, durante el jueves y el martes la intensidad declina, pero no desaparece.

Particularmente en los lunes las plazas y los mercados se enlazan con las calles feriales; en algunas partes (el centro de la ciudad) sin solución de continuidad. La ciudad se densifica hasta doblar su número de habitantes. Se calcula así que hay una población flotante de 150.000 h. (Municipalidad de Ambato, 1980, 5).

Este fenómeno no puede explicarse por la incidencia meramente local del mercado. El desarrollo de actividades ligadas al mercado, directa o indirectamente, ha favorecido al surgimiento de otras actividades comerciales, aún ajenas a este tipo de desarrollo. Todo esto ha contribuido al crecimiento económico de Ambato en forma acumulativa.

(3) “Los días lunes toda la ciudad se convierte en un solo mercado, se anulan la movilización y el tránsito normales y se afectan en general todas las actividades urbanas” (periódico Hoy, Lunes 18 de Febrero 1985, 3 A).

(4) Productos que se dan en la Provincia de Tungurahua: ajo, arveja, camote, cebolla, fréjol, haba, lechuga, lenteja, oca, papa, tomate, cebada, flores, maíz suave, trigo, mandarinas, duraznos, manzana, pera, uva, caña de azúcar, cabuya. Estos productos son enunciados en documentos de tipo estadístico, pero no se registran otros, que son muy importantes en el mercado nacional como coles, coliflores, nabos, zanahoria, rábanos, remolacha, plantas aromáticas y medicinales, moras (de calidad y precio superiores a los de otra procedencia), frutillas.
MAG, PRONAREG, ORSTOM, 1974 p. 176.

(5) Ver Barsky, 1982

En esta oportunidad trataremos de explicar exclusivamente la estructura y dinamismo de la red de mercados y ferias de Ambato.

1. La importancia de los mercados y ferias de Ambato. Factores explicativos

Una serie de factores ha contribuido al extraordinario desarrollo de los mercados de Ambato, entre los más relevantes tenemos: la producción agrícola; la ubicación espacial de la provincia; la infraestructura vial; el proceso histórico de la comercialización interna y externa del país, y la estructura de la intermediación en la provincia de Tungurahua, particularmente en Ambato.

1.1. Factores de la producción.

La extraordinaria cantidad y variedad de productos agrícolas frescos que se comercializan en Ambato revela, por un lado, las favorables condiciones ecológicas de la provincia de Tungurahua, que hacen de ella el principal centro abastecedor de legumbres, hortalizas y frutas de clima templado y, por otro lado, su estructura agraria.

1.1.1. Características físicas de la producción

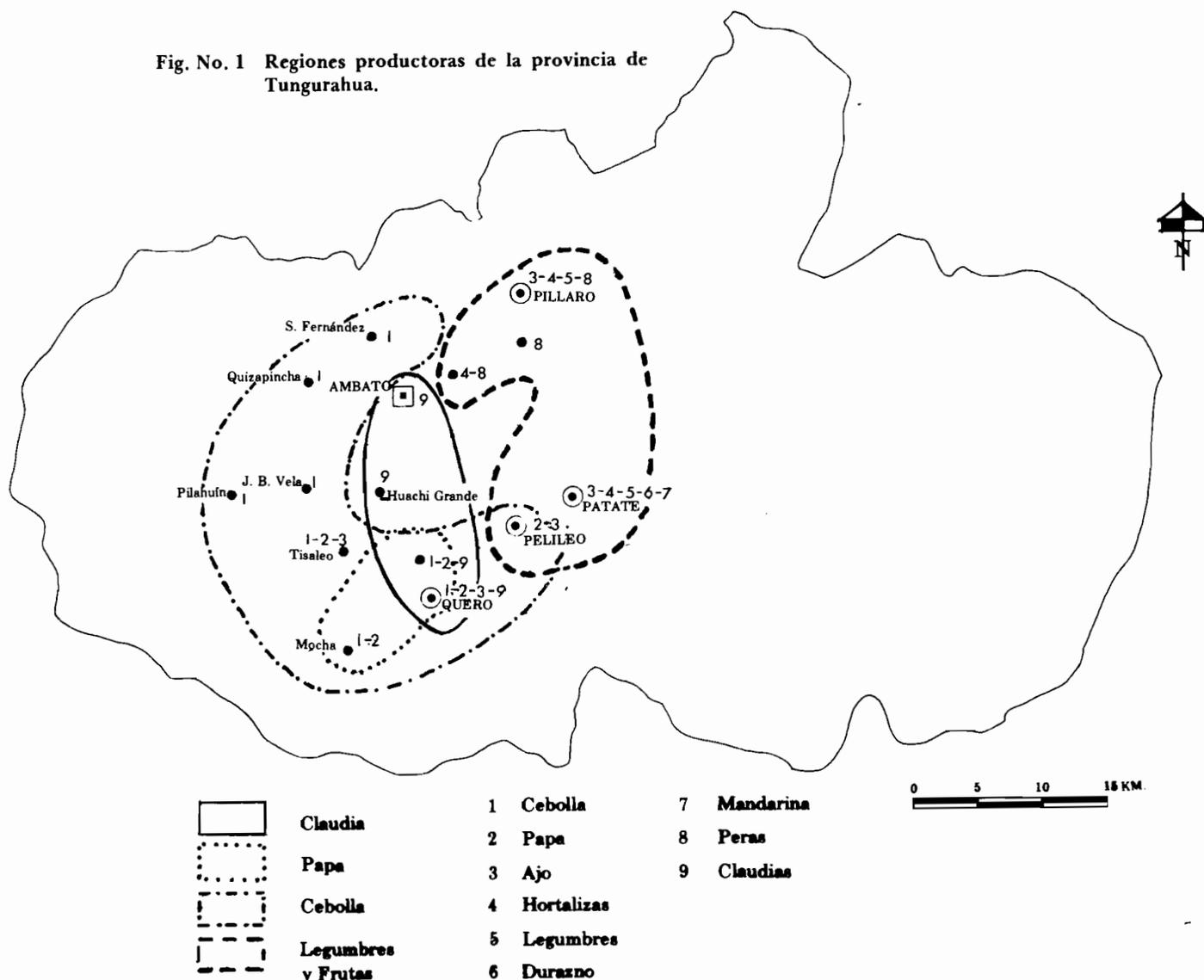
La provincia se caracteriza por sus pronunciadas variaciones de altura, temperatura y pluviosidad. El valle alcanza los 2.400 msnm, pero está interrumpido por elevaciones que a veces llegan a los 3.800 m de altura. Mientras Baños tiene una precipitación pluvial de 1.400 mm (promedio anual) y una temperatura de 16.8°C, Patate presenta una temperatura similar pero una precipitación de 620 mm, comparable a la de Píllaro. La parte central de la provincia tiene un clima más seco, su pluviosidad es de 480 mm y su temperatura de 13.7°C.

La multiplicidad de microclimas es el fundamento ecológico de la diversidad de la producción (4). Podemos encontrar caña de azúcar en regiones como Baños, frutas de clima templado (peras, claudias, duraznos, manzanas, etc) en Ficoa; hortalizas en Izamba; papas en Quero, Yanayacu o Constantino Fernández; ajo en Tisaleo, etc. Algunos productos son exclusivos de la provincia (al menos en cantidades estadísticamente reportables). (Ver Fig. No. 1)

1.1.2. La estructura agraria

En Tungurahua, como en el resto del país, el abastecimiento de productos agrícolas frescos se hace a expensas de las pequeñas propiedades (5) ya que las

Fig. No. 1 Regiones productoras de la provincia de Tungurahua.



grandes están orientadas a la ganadería (Ver Anexo No. 1), desarrollada en torno a la producción lechera.

En la mencionada provincia, el fraccionamiento de la

tierra es muy alto. Esto ha llevado a pensar que hay un predominio de la propiedad minifundiaría, sin embargo, la característica esencial es la alta concentración de la propiedad.

- (6) La minifundización de la provincia no está ligada a las reformas agrarias, más aún, a partir de la segunda reforma agraria, lejos de que se proliferen las pequeñas propiedades, se dió una ligera disminución de este tipo de UPA. De las 18025 UPA de menos de 0.9 Has que había en 1954 se contabilizaron 16.183 en 1974; aún las UPA de 20-50 Has decrecieron en un 40% en ese mismo período (Hanssen-Bauer, 1982, 60-61).
- (7) En 1954 eran 99, en 1974, 123. Mientras en 1954 abarcaba el 32.60% de la superficie total de la tierra, en 1974 pasaron a controlar el 41.40%. Aunque a nivel individual estas UPA (mayores de 1000 Has) se fraccionaron en dos. Si en 1954 el tamaño predominante era 5.100 Has (promedio) en 1974 fue de 2.681.6 Has (promedio). (II Censo Agropecuario, 1974).
- (8) En la provincia de Tungurahua la papa se produce en unidades de todos los tamaños, pero lo fuerte de esta producción empieza a partir de las unidades mayores de 200 has, los volúmenes más altos corresponden a las UPA de más de 500 has.
De 500 a 1000 8.870 Tm
De 1000 y más 7.233 Tm (Idem).

Las unidades de producción agrícola (UPA) mayores de 1.000 Has. apenas constituyen el 0.080% del total; a pesar de esto controlan el 41.40% de la tierra. En cambio, las propiedades menores de 5 Has. constituyen el 94.10% de las UPA y apenas abarcan el 21.20% de la superficie de la tierra (Ver cuadro No. 1). Esta forma de tenencia de la tierra ha permanecido relativamente estable y tiene vigencia hasta el presente (6). En cambio, las propiedades mayores de 1.000 Has. no sólo que aumentaron en número sino en cantidad de tierra controlada. (7)

Las grandes unidades se dedican al ganado en proporciones diferentes, de acuerdo al tamaño de la propiedad, y al cultivo de productos agrícolas poco perecibles, como papa, cebolla colorada y ajo (8) (ver Anexo No. 1). En cambio, las pequeñas UPA están orientadas

CUADRO No. 1

“NUMERO Y TAMAÑO DE UPA EN LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA”

Tamaño Hectáreas	1	1-5	5-10	10-20	20-50	50-100	100-200	200-500	500-1000	1000 y más
No. de UPA	16.183	12.119	907	497	295	175	78	22	11	23
%	(54)	(39.7)	(3.0)	(1.6)	(1.0)	(0.6)	(0.3)	(0.07)	(0.04)	(0.08)
Sup. Has.	7.234	24.340	6.145	6.653	8.855	10.651	9.709	5.852	7.169	61.677
%	(4.9)	(16.3)	(4.1)	(4.5)	(5.9)	(7.2)	(6.5)	(3.9)	(4.8)	(41.4)

Fuente: INEC - Censo Agropecuario 1974.

a la producción hortícola y frutera.

Productos como: manzana, pera, mandarina, durazno y otros vienen de propiedades menores de 10 Has., Pre-dominantemente de las inferiores de 2 Has. Lo mismo ocurre con las hortalizas y las legumbres, en las unidades mayores de 50 Has. este tipo de producción empieza a desaparecer hasta anularse en las de 100 Has. (II Censo Agropecuario, 1974).

La horticultura y la fruticultura parecen estar estimuladas por una suerte de factores que colocan a los pequeños campesinos de Tungurahua en una ventajosa situación de mercado. Entre estos factores tenemos:

- Las condiciones ecológicas que favorecen a la productividad y a la diversidad, y la composición étnica del campesinado, predominantemente mestiza (y no indígena como ocurre en otras provincias serranas) que les da mejores posibilidades sociales y culturales de autogestión.

(9) Ver Kautsky, 1980, 79-84.

(10) En la vecina provincia del Chimborazo la distancia media de las UPA respecto a una vía de comunicación es de 10 Km. (CENDES, Banco Central, Otros, 1980)

(11) Uno de los objetivos centrales del Proyecto Tungurahua es prestar asistencia técnica en las zonas agrícolas marginales. Hasta el momento en que se realizó la entrevista (año 1983), el proyecto abarcaba a 42 zonas distribuidas en Quero, productora de papa y hortalizas; Pelileo, productora de tomate y frutícola y Tisaleo, en gran parte orientado a cultivos de subsistencia. Se han priorizado a las más desfavorecidas, como Quero y Tisaleo, que carecen de riego.

“El proyecto trabajaba en más de un 60o/o con agricultores que tienen menos de una hectárea; un 22o/o con las que tienen de 1 - 5 has, el resto con los propietarios de unidades mayores de 10 Has. Con los grandes (trabajamos) menos”.

Cubren una superficie de 32.000 Has y cada año se amplía la frontera. Se pretende aumentar la productividad a través de cursos de capacitación y la venta de fertilizantes. Para el último propósito se ha abierto pequeños almacenes que abastecen a los campesinos “a precios de distribuidores” y con plazos de hasta dos meses, sin recargo económico o interés.

— La proximidad de las UPA a un camino o carretera. La gran mayoría de éstas se encuentran entre 1 Km y menos de 1 Km de distancia (II Censo Agropecuario, 1974) de las vías. Esto incide en la obtención de una “renta diferencial” o “beneficio extraordinario” (9) relativamente más alto que el obtenido por los campesinos de otras provincias, que tienen sus tierras en lugares más apartados y que están obligados a ponerse en manos de los intermediarios o a cubrir los altos costos del transporte (10).

— La existencia de la más nutrida red de ferias rurales del país, que favorece el acceso de los productores directos a los centros de comercialización —por su proximidad—, aumentando la renta diferencial.

— La ayuda estatal que recibe un apreciable sector de pequeños productores a través del “Proyecto Tungurahua”, que implica el acceso a la asistencia técnica de funcionarios del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), al crédito y a la compra de fertilizantes y otros insumos, en condiciones relativamente ventajosas (11).

1.2. La ubicación de la provincia y su articulación vial

La infraestructura vial ha tenido un desarrollo particularmente favorable en la provincia de Tungurahua, lo que le ha puesto en una posición relativamente más ventajosa que la que tienen otras provincias, incluso que aquellas que están muy próximas a ésta, como la de Chimborazo.

Si bien Ambato estaba ligada a Quito desde 1871 con un servicio regular de coches, la construcción del ferrocarril Quito-Guayaquil (1879-1908) fue un hito importante en su historia, al quedar involucrada en el proceso de integración que desarrollaba la joven repú-

blica del Ecuador.

Otro factor importante fue la especialización regional del país: la Costa en la agroexportación y la Sierra en el abastecimiento interno de alimentos. Esta situación (que arranca en el siglo XVII y se consolida con el primer auge cacaotero) requirió de la aplicación de un nuevo plan de integración vial, concebido en función del desplazamiento de la hegemonía económica de la Sierra a la Costa y del movimiento demográfico que seguía el mismo sentido.

Actualmente Tungurahua cuenta con una amplia red vial que explica no sólo la supervivencia de algunos centros feriales rurales, sino también la expansión de otros, particularmente, de los mercados y ferias de Ambato.

Esta infraestructura articula a la provincia internamente (como puede apreciarse en la Fig. No. 2) y con los principales centros urbanos del país.

La "Panamericana" le comunica con Quito, Latacunga, Riobamba y, de manera indirecta con Guayaquil. Hay otra carretera importante que le une a Guaranda, capital de la provincia de Bolívar y, otra densamente traficada que parte de Ambato, atraviesa por Pelileo, y Baños hasta llegar a Puyo, ciudad que hace de puerta de entrada a la Región Oriental. Indirectamente se comunica con Lago Agrio, provincia del Napo, en el

Oriente y con Esmeraldas, en la Costa. Esta situación condiciona favorablemente, la relaciones de intercambio.

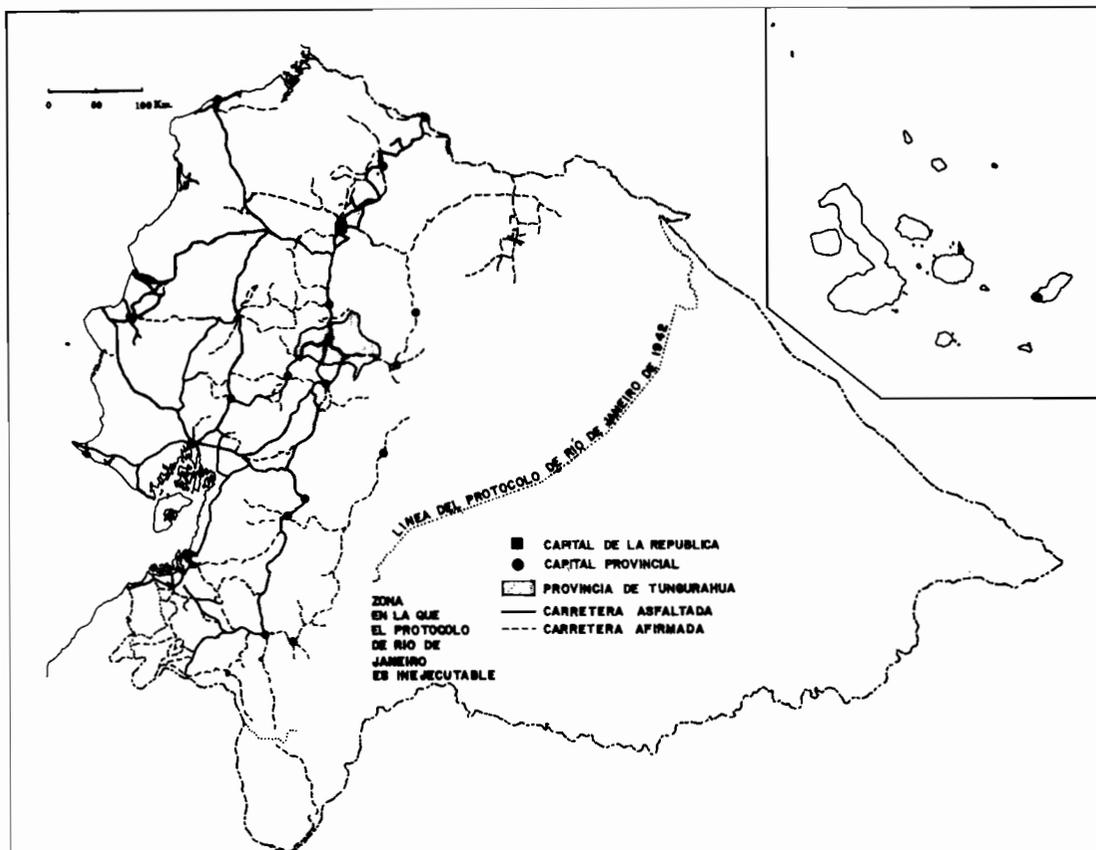
1.3. El proceso histórico de comercialización interna del país y el dinamismo de Ambato.

La importancia de los mercados y ferias de Tungurahua tiene viejas raíces. A mediados del siglo XIX se había generado en Ambato una FERIA MAYORISTA. En ella se comercializaba sal, cacao y otros productos de la Costa (Hanssen Bauer, 1982, 19). Esta feria se efectuaba el sábado, permitiendo que los minoristas se aprovisionaran para el día siguiente. Para 1868 también la feria minorista fue trasladada a dicho día (ver capítulo anterior).

Como sigue ocurriendo hasta el presente, los cambios de calendario de las ferias que se hicieron en Ambato obedecieron a un conjunto de circunstancias pero, en última instancia, fueron el resultado de las luchas que se daban entre los principales protagonistas de la historia de los mercados y ferias: los propios comerciantes, la Iglesia y el Municipio.

El crecimiento demográfico y el desarrollo urbano que había experimentado el país a principios del siglo XIX, particularmente en la segunda década, había

Fig. No. 2 Red de Carreteras del Ecuador y posición de Ambato.



incidido no sólo en la intensidad y sentido de los flujos de productos alimenticios sino también en la propia complejidad de los procesos de producción y circulación. (12)

El comercio había empezado a cobrar autonomía frente a otras actividades como la agricultura o la artesanía, permitiendo el surgimiento de comerciantes a tiempo completo que luchaban por obtener condiciones favorables de trabajo. Su objetivo fundamental era lograr una organización sincronizada de las ferias, es decir, una distribución de éstas en los diferentes días de la semana para ampliar las posibilidades de rotación.

Después una serie de discrepancias y luchas entre los comerciantes, la Iglesia y las autoridades civiles de Ambato (ver cap. 12), se decidió trasladar la feria de Ambato al día lunes, fue favorablemente acogida por los comerciantes, pues la disminución de la competencia entre los dos centros resultaba funcional a sus intereses.

Otros cambios coyunturales eran: la designación de Ambato como capital de la provincia de Tungurahua y las de Pillaro y Pelileo como Cabeceras Cantonales (1860). También resultaba favorable la situación política que se daba entre 1860 – 1876, período en el

(12) Una vez que el comercio había logrado un alto grado de desarrollo, la realización de las ferias domingueras había dejado de convenir a los clérigos en la medida en que las transacciones comerciales competían con ventaja a la celebración de la misa.

(13) Durante su período presidencia se efectuaron la mayoría de los cambios. Los traslados de días afectaron a los centros de mercadeo más importantes, como los grandes mercados del Valle Pastaza, Latacunga, Riobamba y Pelileo. Los pequeños centros rurales permanecieron al margen del conflicto y las ferias domingueras continuaron y siguen manteniéndose hasta el presente.

De los 18 centros feriales de la provincia de Tungurahua nueve (9) de ellos realizan la feria el domingo (como día principal): Mocha, Pilahuín, Quinsapincha, Santa Rosa, Tisaleo, Cotaló, Patate, Baños y Quero (Hanssen – Bauer, 1982, 72).

(14) Nueve de los dieciocho centros feriales de la provincia de Tungurahua funcionan el domingo.

(15) Los datos de Ambato son parte de los resultados de una investigación más amplia. “La red de mercados en el Ecuador (a cargo de Philippe Cazamajor y Luz del Alba Moya) 1983 – 1985, la misma que se realizó en ocho ciudades de la Costa, Sierra y Oriente: Tulcán, Quito, Ambato, Cuenca, Guayaquil, Esmeraldas, El Puyo y Lago Agrio. Los instrumentos aplicados fueron: observación directa, entrevistas a informantes claves y la aplicación de una encuesta a comerciantes y consumidores.

La encuesta sobre Ambato se realizó en las 4 plazas (es decir ferias mayoristas) de la ciudad: Pachano, Urbina, Colón y Primero de Mayo y en un mercado diario, el Central. Para aplicar la encuesta se seleccionaron cinco productos: papa, cebolla colorada, plátano verde, tomate y arroz.

que se había instalado el gobierno proclerical de García Moreno, quien demostró la voluntad de preservar los días domingos, prohibiendo las ferias dominicales (13).

Para 1879 el mercado de Ambato había experimentado un crecimiento significativo. Paulatinamente sus dos “plazas” (mercados periódicos) se habían tornado insuficientes; en 1888 se abrió una nueva, y en 1891 otra más. Al mismo tiempo, se había creado ferias en pueblos y aldeas que antes no las poseían (Bromley “Cambio en los días de Feria. . .” 19–20). Para 1918 la feria de Ambato fue conocida como la más grande del país y quizá, gracias a sus funciones de acopio y distribución de alimentos, sigue siendo hasta el presente el único centro ferial del Ecuador que funciona el día lunes. (Bromley, apud. Hanssen – Bauer, 1982, 48).

En la medida en la que se incrementaban los volúmenes de comercialización se atraía el interés de los intermediarios, quienes conectaban a los centros de producción y los de acopio con los grandes centros de redistribución y consumo como Quito y Guayaquil.

El grueso de los flujos estaba orientado a estas ciudades y de aquí se irradiaba hacia otros centros urbanos.

“Para 1900 los mercados estaban verticalmente bien integrados: de los pequeños a los grandes y entre los grandes centros regionales” (Hanssen – Bauer, 1982, 48).

A menudo se piensa que la coincidencia de las ferias rurales en un mismo día, el domingo (14), es un signo de falta de integración del sistema o de un defecto de sincronización. Sin embargo esta idea parece no tener validez si se toma en cuenta que el drenaje más importante de la provincia se orienta hacia la feria del lunes de Ambato.

Así, la simultaneidad de varias ferias y aún la proximidad espacial de las mismas parece ser la condición de la supervivencia de muchas de las ferias rurales y de la expansión de las ferias de Ambato.

1.4. El tamaño y la estructura de la cadena de intermediación.

De acuerdo con los resultados obtenidos a través de la investigación sobre mercados realizada por el CEDIG (15) en la provincia de Tungurahua y, más específicamente en Ambato, la cadena de intermediación para los productos de la región es extremadamente corta, tanto a nivel mayorista como minorista.

ta. La presencia de productores en las ferias ofrece a los compradores amplias oportunidades de abastecerse sin la mediación de ningún tipo de comerciantes. Cuando ocurre lo contrario la cadena está conformada por uno o, a lo mucho, dos eslabones. Esta situación se explica por las características que tienen los canales de comercialización y por las estrategias que utilizan los comerciantes en la provincia.

Canales de comercialización

La estructura de intermediación está constituida por los siguientes elementos:

Los mayoristas móviles de gran escala, que en la provincia de Tungurahua están ligados al transporte (el 100o/o de los entrevistados es propietario de un camión o camioneta). Esto posibilita la movilización tanto para el abastecimiento como para la venta.

Los mayoristas fijos que son los que venden sus productos en un mismo lugar de mercadeo (en el caso de Ambato, en una plaza), están constreñidos por la carencia de vehículos (El 100o/o de entrevistados carece de vehículo propio).

Los minoristas fijos, que venden al detal y a tiempo completo en los mercados diarios.

Los feriantes que venden en las ferias periódicas en proporciones mayoristas y minoristas.

De acuerdo con los resultados de las encuestas realizadas, el 90o/o de los mayoristas móviles de Ambato se abastecen en la finca, directamente del productor; más aún, ellos mismos son productores en un 66.6o/o, es decir que mantienen la dualidad productor-comerciante. Estos comerciantes no abastecen a los mayoristas fijos locales, sino a los de otras ciudades.

La totalidad de mayoristas fijos se aprovisionan directamente de los productores: el 71.4o/o en las fincas y el 28.5o/o en la "plaza".

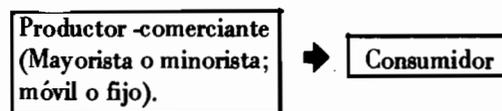
A nivel de minoristas tenemos que la totalidad de fijos se abastecen en las "plazas". Esto significa que en su mayoría compran a los mayoristas fijos o "revendones", aunque en algunos casos pueden abaste-

cerse de los propios productores. Depende del tipo de producto (16).

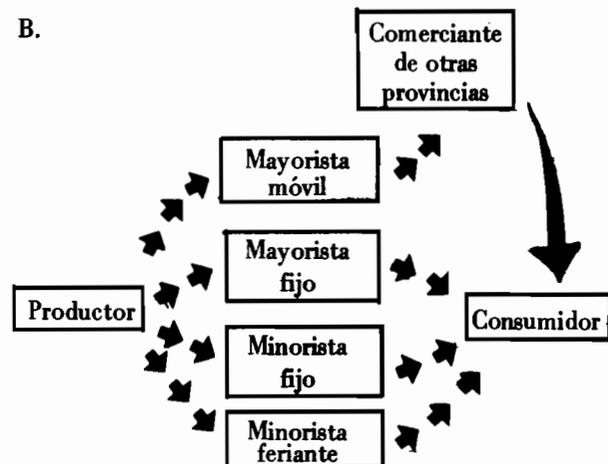
Los minoristas feriantes presentan un comportamiento más heterogéneo. Algunos son productores y otros son comerciantes que se abastecen en las plazas mayoristas. Esta diferencia se vincula con el tipo de producto que venden; por ejemplo, los vendedores de cebolla (producto local) son casi en su totalidad productores, en cambio, los vendedores de papa y tomate (también productos locales) son comerciantes a tiempo completo que se abastecen en las plazas mayoristas de Ambato.

En resumen, la cadena de intermediación en Ambato presenta las siguientes modalidades:

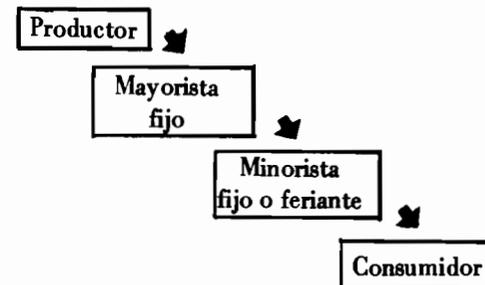
A.



B.



C.



Los productores feriantes pueden vender personalmente sus productos, sin mediaciones, compitiendo con pequeños comerciantes. Esto les permite captar para sí la ganancia que, de otra manera, sería absorbida por los intermediarios. Otra estrategia importante que utilizan los feriantes es la de vender la mayor cantidad de productos en un solo día, el día de feria, es decir, cuando se concentra la demanda.

(16) Porque los canales de comercialización son diferentes para cada producto por ejemplo en la Plaza Pachano los productores de cebolla (procedentes de Mocha, Quero, Tisaleo, Pilahuín, Yanayacu, Quizapincha y Constantino Fernández) llegan entre las 4 - 7 de la mañana; los revendones (que vienen de Juan Benigno Bela, Pilahuín y Santa Rosa) llegan un poco más tarde para abastecerse de los productores y generalmente se quedan hasta medio día, después de vender todo el producto.

Los minoristas fijos venden en pequeñas cantidades y durante todos los días de la semana. Esto significa que absorben las pérdidas por descomposición de los productos. Sin embargo, esta situación logra neutralizarse a expensas de la elevación, relativamente considerable, de los precios.

Como los mercados minoristas en Ambato presentan un cierto grado de especialización y gozan de gran prestigio se produce una demanda sostenida que da vitalidad a estos centros y les permite a los minoristas fijos mantenerse relativamente al margen de la competencia con las ferias.

Es muy importante el papel económico que juega el parentesco en la comercialización dentro de los mercados y ferias del Ecuador, pero en la provincia de Tungurahua este hecho se vuelve preponderante si se toma en cuenta la estrecha vinculación que existe entre productor — comerciante. Así el parentesco interviene:

- En primer lugar, en el financiamiento de estos negocios, tanto para la iniciación de la “empresa” como para mantener su funcionamiento.

Los préstamos se hacen en dinero, para conformar un “capital” de partida, o en producto, para financiar cada transacción. En el segundo caso, los plazos de los préstamos son equivalentes a los intervalos de tiempo que median entre una feria y otra. Generalmente, estos préstamos son sin interés, lo que significa que no ocasionan un recargo en el precio del producto.

- En segundo lugar, muchas de las actividades realizadas por diferentes miembros de la familia son tomadas como “ayuda” y no como trabajo, por lo que no repercuten en el precio, a pesar de añadir “valor” (trabajo incorporado) al producto. Esto crea una situación atractiva para los compradores.
- En tercer lugar, el parentesco se presenta como el mecanismo más idóneo para ingresar a las actividades comerciales, sobre todo a nivel mayorista, puesto que las redes de relaciones tienen una estructura cerrada, difícil de penetrar para un extraño.

2. La red de mercados y ferias de Tungurahua y su desarrollo.

Una de las peculiaridades de esta provincia es la abundancia de ferias periódicas, a nivel rural y urba-

no. Estos centros de mercadeo se encuentran separados entre sí por distancias relativamente pequeñas, sin embargo, existe una gran diferenciación interna. Esta última se establece en función de la dimensión del mercado (número de comerciantes) y de su área de influencia; el tipo y magnitud de las transacciones (mayoristas o minoristas); la existencia o no de una especialización y del carácter de ésta —en el caso que se diera—.

La clasificación establecida en base a los aspectos mencionados permite, al mismo tiempo, tipificar y jerarquizar a los centros de mercadeo. Naturalmente que la taxonomía establecida no tiene un carácter definitivo, porque en esta provincia, como en el resto del país, la vida de estos centros es muy dinámica y vulnerable a diferentes factores, particularmente, al desarrollo de las actividades agrícolas. En el Ecuador, estas últimas se insertan en un movimiento progresivo de mercantilización, así como en el proceso de concentración y especialización en la comercialización.

A nivel provincial vemos por ejemplo que en la actualidad los mercados de Quero, Quizapincha y Pasa han cedido su papel de mayoristas a los de Pelileo, Patate, Cevallos y Llangahua. Ambato presenta una situación paradigmática; hasta 1970 las ventas mayoristas de la papa y la cebolla se llevaban a cabo en la Plaza Urbina, a partir de dicho año se abre una plaza dedicada a la cebolla y al ajo: La Plaza Pachano; desde entonces, la comercialización de estos productos se ha robustecido.

La importancia de los centros de mercadeo, de la provincia de Tungurahua en general y de Ambato en particular, se establece en base a las ferias periódicas. Como señala Skinner “la periodicidad de un mercado tiene la ventaja de concentrar la demanda en lugares restringidos durante ciertos días específicos”. Cuando esta frecuencia aumenta y cuando se acentúa la tendencia a la especialización de las ventas, más aún si son de nivel mayorista, significa que las actividades comerciales se han desarrollado a expensas de una mayor concentración de vendedores y compradores.

Aparte de las ferias mayoristas de Ambato (que veremos a continuación) existen otras de este tipo, distribuidas en distintas partes de la provincia. También hay ferias minoristas, las mismas que tienen alcance local. Hanssen—Bauer señala que estos mercados se encuentran articulados en un sistema provincial que a su vez se fracciona en cuatro subsistemas (ver fig. No. 3).

Si bien este ordenamiento parece ser un poco arbitra-

Fig. No. 3 Red de Mercados de la provincia de Tungurahua y los flujos comerciales.

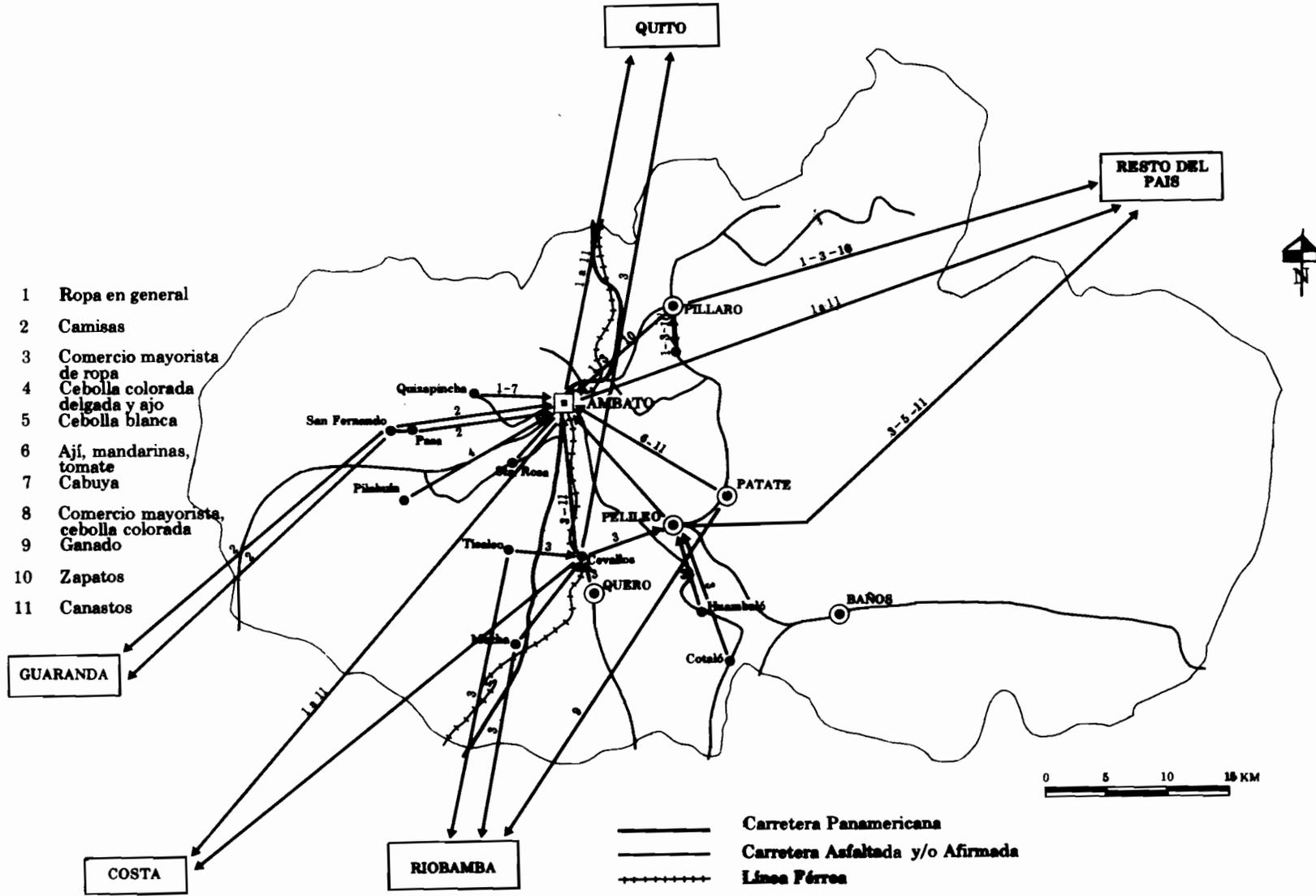
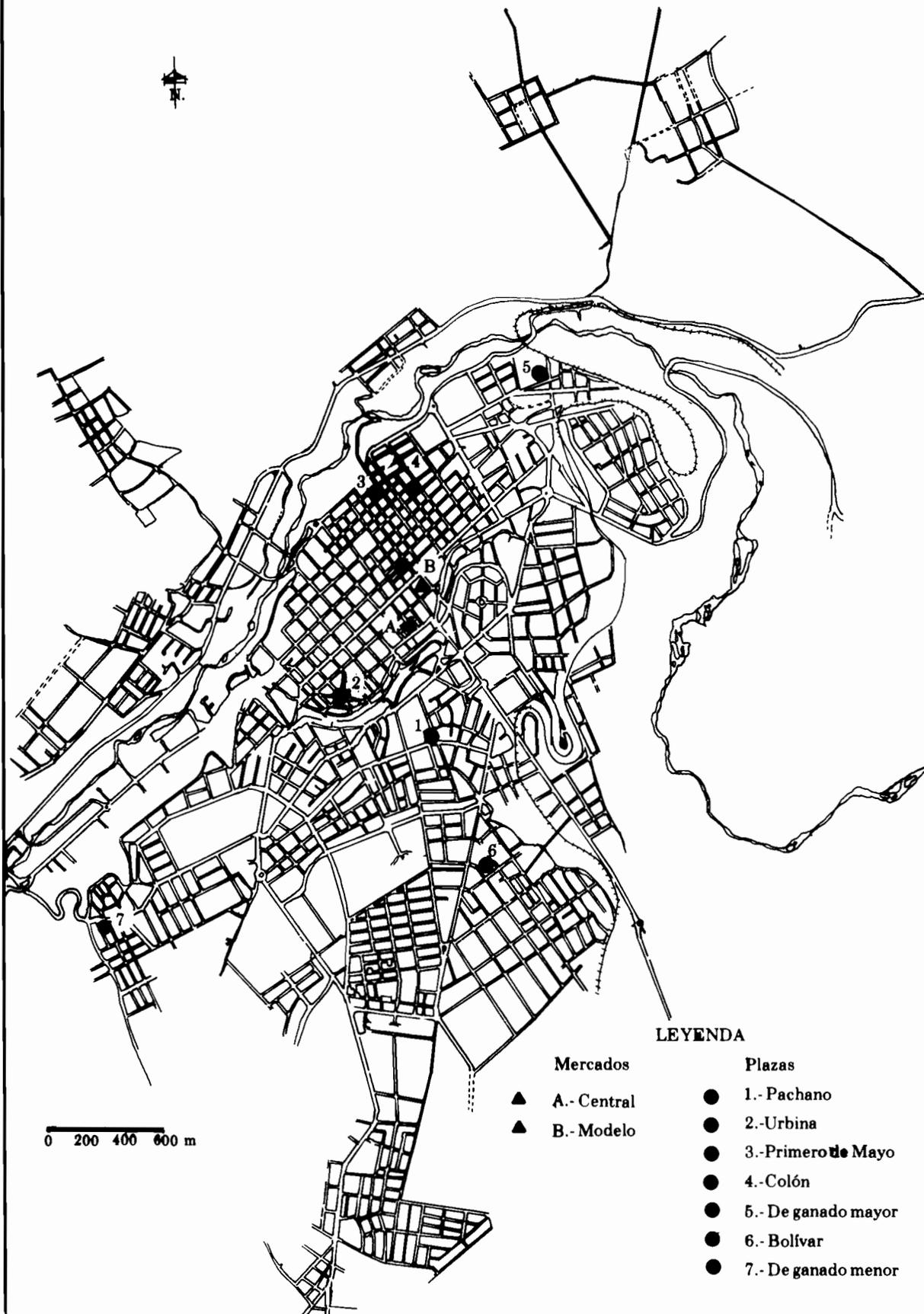


Fig. No. 4a. Ambato en un día lunes. Ubicación de los centros de mercadeo.



rio, (en la medida en que no se encuentra ni una relación eslabonada entre sus elementos, ni una especialidad común), en esta oportunidad usaremos este orden para describirlos.

2.1. El subsistema de Ambato.

Está constituido por los siguientes elementos:

- El centro de mercadeo de Ambato (será abordado más adelante en forma separada) que es el más importante de la provincia porque involucra a diversas ferias mayoristas y minoristas.
- Los centros feriales de Quizapincha, San Fernando y Pasa, que se han especializado en la comercialización de ropa confeccionada localmente.
- El de Llangahua, importante por las transacciones de la papa a nivel mayorista. Gran parte del producto que se vende en esta feria drena a los mercados de Ambato y Guaranda.
- Los centros feriales de Santa Rosa y Pilahuín, que son pequeños mercados minoristas donde se vende principalmente cebolla paiteña delgada, ajo y en forma accesoria, comidas preparadas.

2.2. El subsistema de Pelileo.

Abarca a los centros feriales de Pelileo, Patate, Huambaló, Cotaló y Baños. Se asienta en una de las zonas más ricas de la provincia. Pelileo es importante por su producción de papas y el valle de Patate es conocido por los cultivos de tomate y por ser la única región serrana donde se producen mandarinas.

Los mercados más importantes de este subsistema son: el de Pelileo, famoso por la venta mayorista de papas, y el de Patate por la venta, también mayorista, de los productos mencionados y de tintes. En ellos se abastecen los comerciantes mayoristas que distribuyen sus productos en otros centros de la provincia (Patate, Cevallos, Ambato) y del país.

Los mercados de Huambaló y Cotaló son de escala minorista y de alcance local. Los de Baños tienen un carácter similar a estos últimos sólo que alcanzan mayores proporciones gracias a la actividad turística que se desarrolla en la localidad.

2.3. El subsistema de Pillaro

Constituido por las ferias de Pillaro y la de San

Miguelito. Se ubica al Norte de la provincia de Tungurahua y, por su contiguidad con la provincia de Cotopaxi, tiene mejores nexos con esta última, a nivel de relaciones de intercambio.

En esta región se encuentran las grandes haciendas de la provincia, las mismas que están orientadas, en primer término, a la producción lechera, así como también al cultivo de la papa en grandes cantidades.

En Pillaro se encuentra una pequeña red de mercados especializados en ropa, zapatos, ganado y en productos frescos. A esta feria llegan los productores de la papa lo que atrae a comerciantes mayoristas que se abastecen del producto para distribuirlo en diferentes lugares del país sin atravesar por los mercados de Ambato.

2.4. El subsistema de Quero.

Está constituido por los centros feriales de Quero, Mocha, Tisaleo y Cevallos. Los tres primeros son minoristas y de alcance local, mientras que el de Cevallos es quizá el más importante dentro de la comercialización mayorista de la papa. A este mercado acuden productores de Quero, Pelileo, Tisaleo y Patate.

Como puede apreciarse, en la provincia de Tungurahua los mercados y ferias no siempre presentan una relación eslabonada. Es decir que, los productos no atraviesan en forma ordenada de los pequeños a los grandes mercados, o de los mayoristas a los minoristas, o viceversa. Cuando las transacciones que se realizan son de nivel minorista, las ferias rurales tienen un alcance estrictamente local; pero pueden tener un radio de acción que rebasa los linderos de la provincia, cuando se trata de ferias mayoristas, particularmente de la papa.

La variedad de canales de intermediación es la característica más importante dentro de la comercialización de productos alimenticios agrícolas.

3. Los mercados y ferias de Ambato.

La red de mercados y ferias de Ambato está constituida por los siguientes elementos: las ferias mayoristas o "plazas", las ferias minoristas, los mercados diarios, los patios y bodegas y las calles feriales. (Ver fig. No. 4)

3.1. Las ferias mayoristas o plazas

Hay algunos centros de este tipo, la Plaza Urbina, la Colón, la Primero de Mayo, la Pachano, la Y, la Terminal de Ganado Mayorista y Minorista. En estas plazas se abastecen los comerciantes minoristas fijos y muchos feriantes de la ciudad.

En esta ocasión analizaremos únicamente las relaciones con productos alimenticios agrícolas.

LA PLAZA PACHANO. Conocida como "la feria de los granos". Si bien en ella se venden granos secos y comidas preparadas, la importancia de la plaza se debe a la comercialización mayorista de la cebolla colorada o "paitaña" (17) y a la venta del ajo. Se puede dimensionar adecuadamente a esta plaza, si se toma en cuenta que por ella se canaliza la producción de cebolla de Tungurahua, que es la principal provincia abastecedora de este producto a nivel nacional (Chimborazo ocupa el segundo lugar). (CENDES, 1982) (Hanssen-Bauer, 1982).

Esta plaza tiene tres días feriales: el viernes, que es principal, el lunes y el miércoles. Si bien esta plaza es una de las menos densamente ocupadas por comerciantes, se comporta como el espacio social que articula a los grandes y medianos mayoristas que almacenan sus productos en las bodegas y patios de su entorno (ver Fig. No. 5).

Su papel en el acopio de cebolla es de importancia nacional. A esta plaza acuden los pequeños y medianos productores que sacan sus productos en unidades mayoristas (2 ó 3 bultos por cada vendedor) y los comerciantes mayoristas. (ver Fig. No. 6) Los grandes mayoristas son, en general, los mayoristas móviles, es decir los que poseen medios de transporte. La mayoría de ellos mantienen la dualidad productor-comerciante y su abastecimiento se hace generalmente en forma directa en las fincas de los grandes productores. En cada transacción se abastecen de 300 a 400 bultos de cebolla (el valor unitario fluctuaba para 1983 entre S/. 1.800 y S/. 2.000 sucres). Los pequeños mayoristas son generalmente los "fijos". Estos comerciantes no poseen medios de transporte, se abastecen en la propia plaza de los pequeños productores y venden en el mismo sitio a minoristas y consumidores; movilizan como término medio 20 bultos por transacción.

LA PLAZA URBINA. Especializada a nivel mayorista en la venta de papa. Los comerciantes mayoristas de productos de la Costa como banano, del plátano

(17) Un conteo de los comerciantes que hicieron en 1984 reveló la existencia de 54 mayoristas de cebolla.

verde, piña, aguacate, se instalan en sus camiones en una calle próxima al mercado. Una feria minorista se ha insertado en el interior de la plaza. Las ferias se llevan a cabo el lunes, miércoles y viernes. Si bien esta plaza atrae a los productores de la papa de la propia provincia de Tungurahua y a los de Bolívar, Chimborazo y Carchi, se trata de pequeños productores que venden por quintales y al detal. Parece que la Plaza Urbina no constituye el canal de comercialización más importante de este producto, si se toma en cuenta que, para las grandes propiedades, la papa es la línea de producción más importante, después de la ganadería. (Ver fig. No. 7).

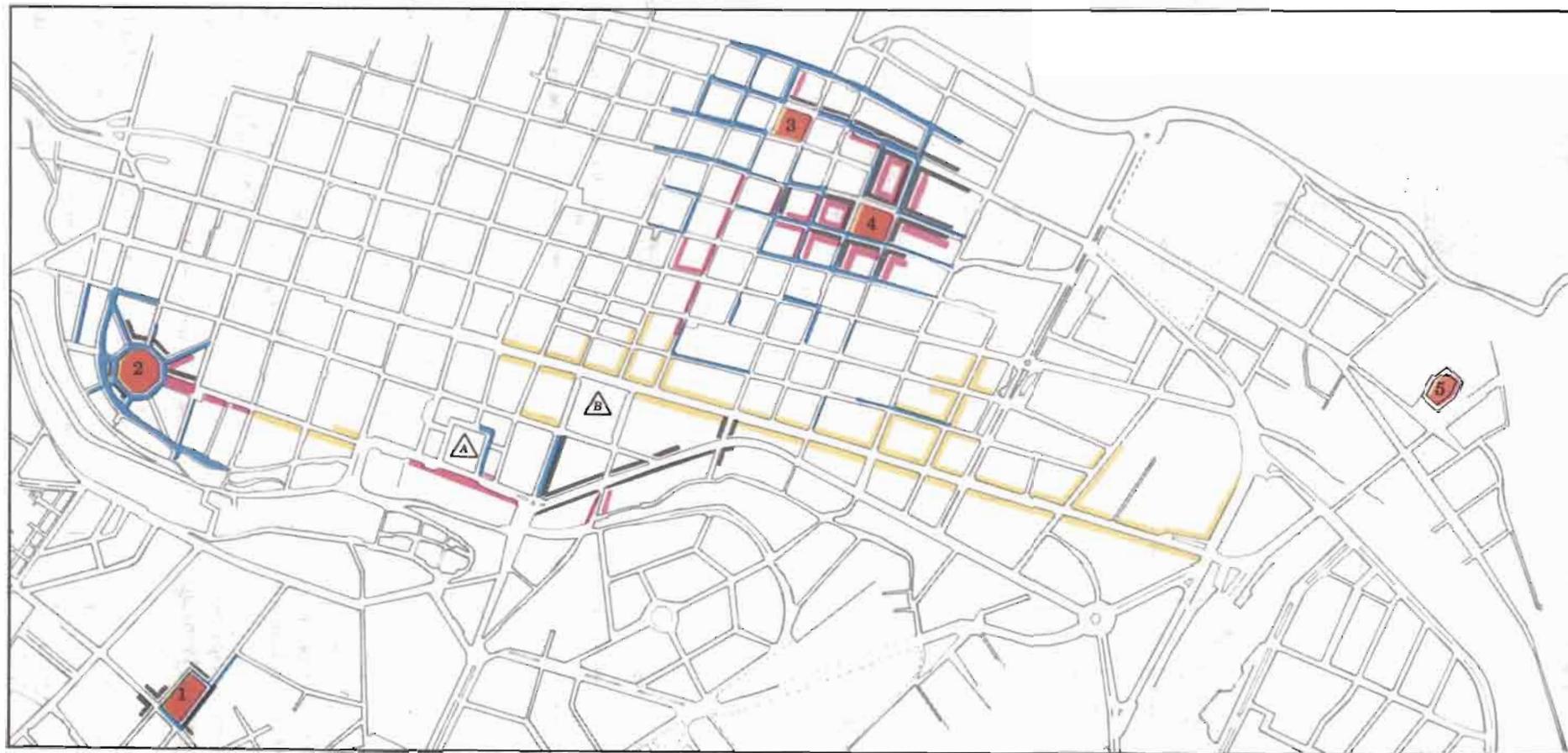
LA PLAZA COLON. Conocida como "la plaza de las hortalizas". En ella se comercializa al por mayor, especialmente el tomate (procedente de Píllaro y Pata-te) y la naranjilla. También se vende en grandes cantidades: zanahoria, coles, nabos, cebolla blanca, lechuga. Estos productos son envasados en costales o en bultos de paja. La mora, que se vende por canastas y la frutilla en pequeñas cajas de madera. Las bodegas especializadas en estas líneas de productos se aglutinan en las bodegas de las casas vecinas. Es aquí donde se abastecen los camiones. (Ver Fig. No. 4).

LA PLAZA PRIMERO DE MAYO. Es similar a la anterior pero es conocida como la plaza de las legumbres. Su planta física consta de una plataforma cubierta por un techo metálico. Aquí se venden productos como: coles, rábanos, nabos, lechugas, remolacha, zanahoria, hierbas aromáticas (perejil, culantro, etc.) y medicinales. La diferencia más importante con la Plaza Colón es que en la Primero de Mayo se comercializa a nivel mayorista, las frutas de temporada de la provincia como claudia, pera, durazno, manzana, etc.

LA PLAZA BOLIVAR. Sus especialidades son las flores y los productos manufacturados de cabuya: costales, sogas, hamacas. Comparando con las anteriores, esta plaza tiene un comportamiento muy peculiar, en su espacio físico se realizan diferentes ferias especializadas, las mismas que duran pocas horas y se suceden unas a otras, o se dan en forma simultánea. Esta modalidad de funcionamiento marca el ritmo del movimiento comercial sujeto a pulsaciones de distinta intensidad.

La feria de las rosas está separada temporalmente de la de los gladiolos, por ejemplo. A las siete de la mañana estas ferias han concluido y dan paso a la feria mayorista de plantas ornamentales, ubicada en a vereda contigua al mercado y a la de plantas de huerta que funciona frente a esta última. Estas fe-

AREA CENTRAL DE AMBATO
DISTRIBUCION DE PLAZAS, MERCADOS, PATIOS, BODEGAS Y CALLES FERIALES



LEYENDA:

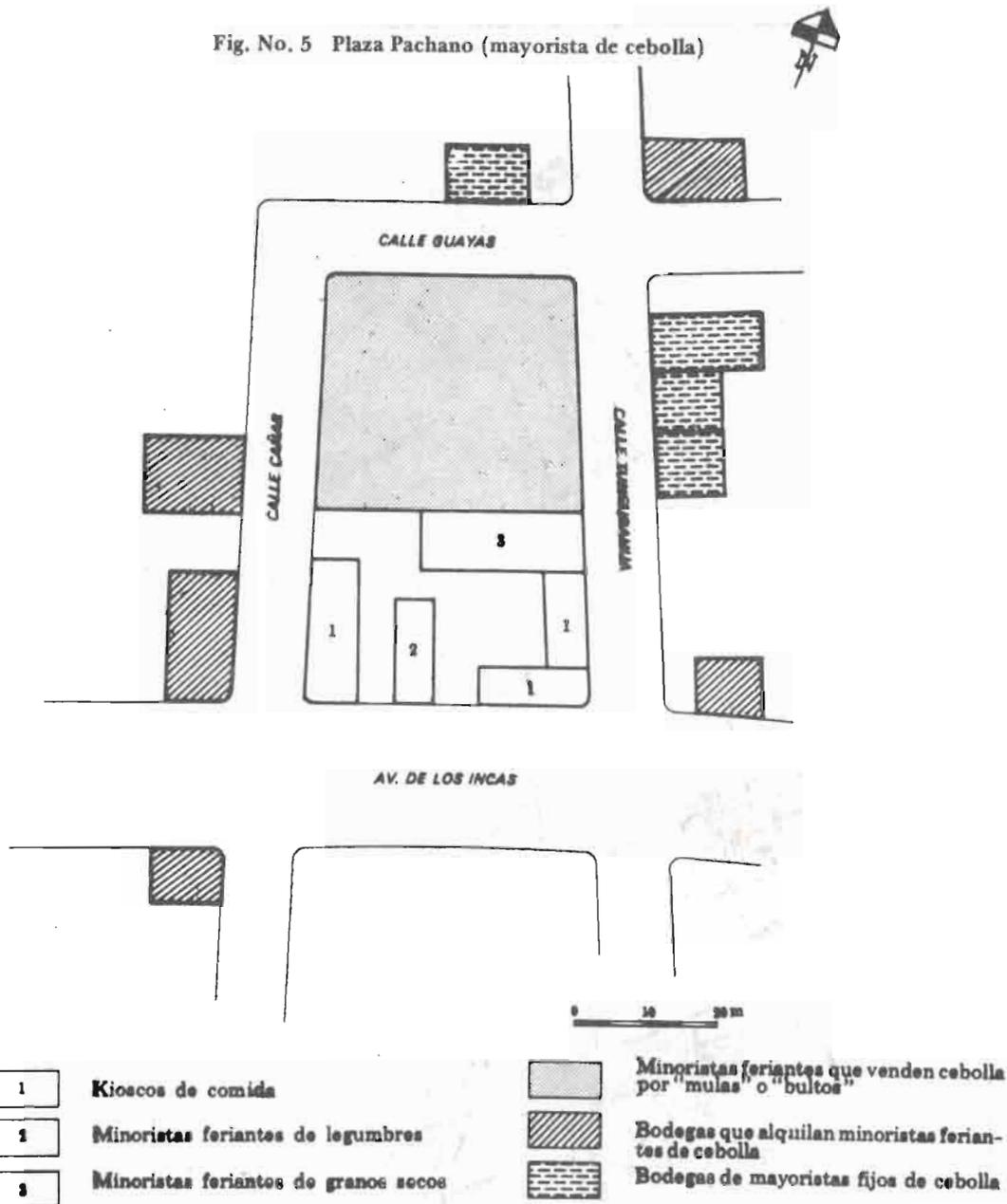
- Bodegas y patios
- Feria de alimentos
- Camiones mayoristas
- Ropa y Artesanías

- A Mercado Central
- B Mercado Modelo

- 1.- Plaza Pachano
- 2.- Plaza Urbina
- 3.- Plaza Primero de Mayo
- 4.- Plaza Colón
- 5.- Plaza de Ganado Mayor

Fig. No. 4 Area central de Ambato, ubicación de plazas, mercados, patios-bodegas y calles feriales.

Fig. No. 5 Plaza Pachano (mayorista de cebolla)



rias son sostenidas por los propios productores.

La feria de los productos de cabuya, se ubica al interior de la plataforma, en la parte posterior. Aquí confluyen los propios artesanos y los "revendones", éstos dos tipos de actores abastecen a los "comerciantes" que cargan sus camionetas de estos artículos para llevarlos a la Costa particularmente.

Un pequeño "giro" de comidas preparadas se ubica en un flanco de la plataforma y en el otro algunos minoristas.

LAS CALLES FERIALES, PATIOS Y BODEGAS.
Son verdaderos "tentáculos" de las ferias minoristas. Estas calles se encuentran segmentadas por especiali-

dades: de productos alimenticios (frutas, legumbres, hortalizas), ropa, zapatos, baratijas, etc. En este sentido reproducen la organización de los mercados y, al mismo tiempo, revelan las particularidades de la provincia a nivel de la producción agrícola y artesanal.

Las calles feriales de Ambato son: la Av. Cevallos (entre la calle Lalama y la Estación Ferroviaria), la Abdón Calderón, la Unidad Nacional, la Cinco de Junio, la Vargas Torres, Primera Imprenta, Aillón, Manuela Cañizares y Sevilla.

Como se dijera anteriormente, la magnitud del mercado no puede ser enteramente explicada si no se toma en cuenta el papel que juegan las "bodegas" y los "patios" que se encuentran en las viviendas ubicadas



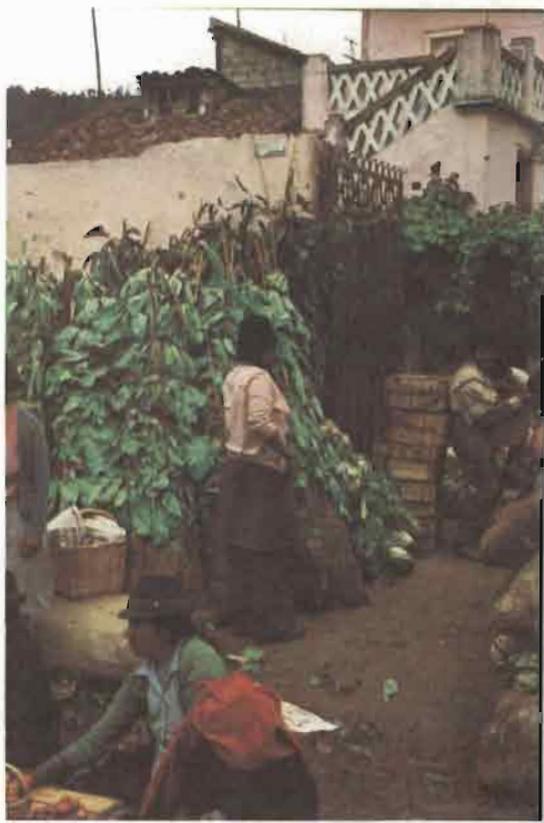
1. La Plaza Urbina.

En Ambato las "plazas" —ferias mayoristas— están ubicadas estratégicamente, en función de la procedencia de los productos en que se especializan. La Plaza Urbina dedicada a la comercialización de la papa se encuentra en el centro de la ciudad. Los productores llegan a la ciudad por las Panamericanas Norte y Sur, y a través de importantes avenidas y calles acceden a la Plaza Urbina.



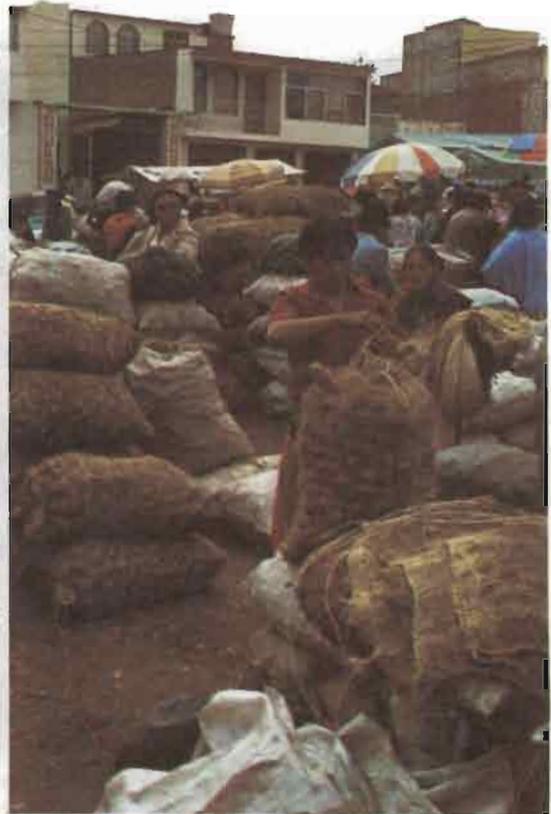
2. Las Calles de Ambato en un lunes:

En los días de feria y desde las tardes precedentes, las calles céntricas de la ciudad, particularmente las aledañas a las "plazas", están ocupadas por camiones que se descargan y abastecen en los patios y bodegas —sitios reservados a las transacciones mayoristas—. Distintas ciudades del país son el destino final de estos camiones, pero, Guayaquil y Quito constituyen sus principales polos de atracción. Esta es una calle contigua a la Plaza Primero de Mayo.



3. Patios y Bodegas Contiguas a La Plaza "Primer de Mayo".

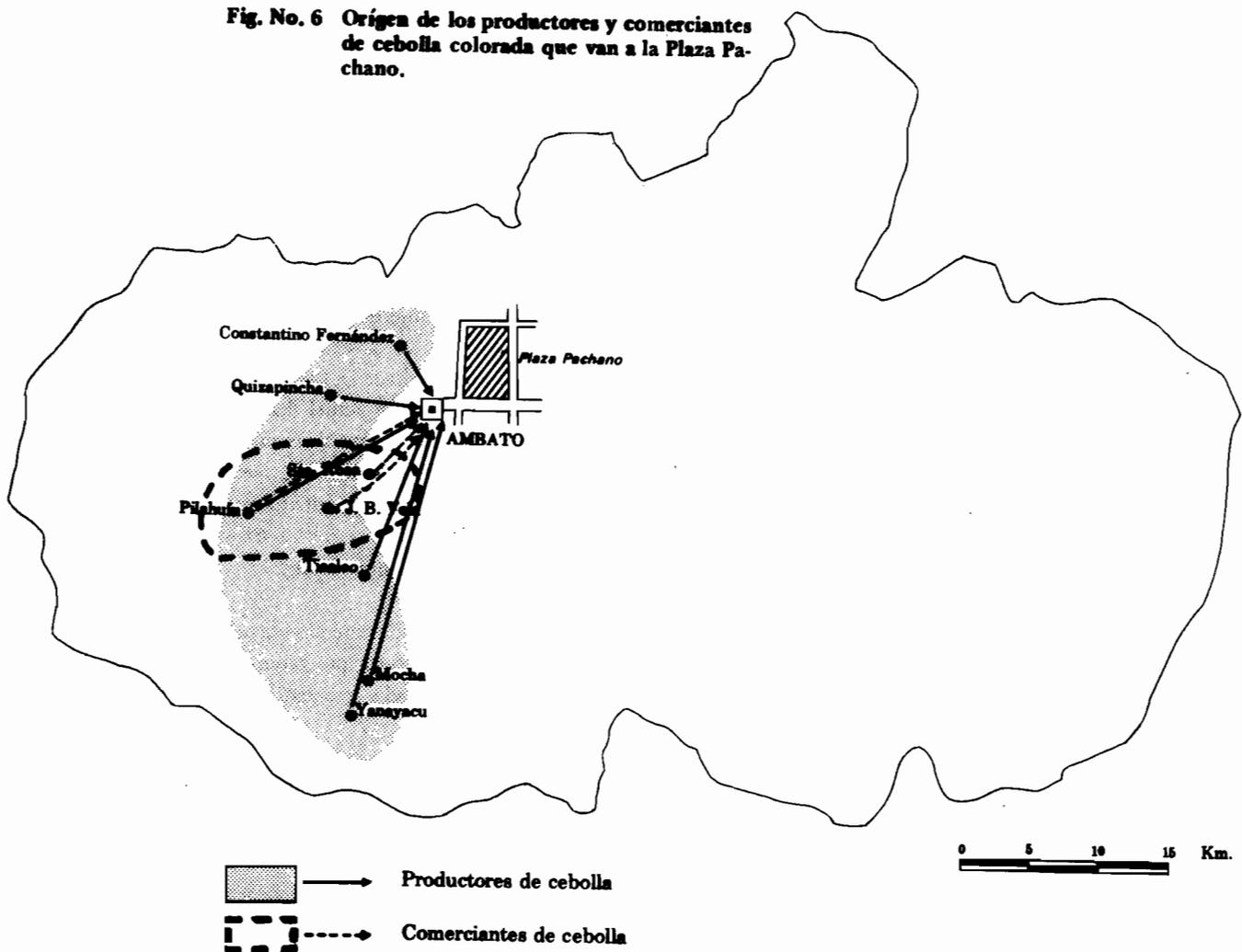
La plaza se especializa en la comercialización mayorista de legumbres, hortalizas, plantas aromáticas y medicinales, se ubica al Norte de la ciudad, permitiendo el fácil drenaje de la producción del Norte de la provincia, particularmente de Izamba. La foto enseña un "patio" lugar donde se guardan y acumulan los productos por un periodo corto de tiempo, antes de redistribuirse en otras provincias del país.



4. La Plaza Pachano.

Es el único centro de acopio de cebolla paitena en el Ecuador. Los productores y mayoristas fijos "revendones" se ubican según su procedencia y según la magnitud de sus transacciones. Al alrededor de la Plaza se encuentran las bodegas del mismo producto donde se abastecen los grandes mayoristas móviles.

Fig. No. 6 Origen de los productores y comerciantes de cebolla colorada que van a la Plaza Pachano.



en las calles contiguas a los mercados y plazas. En estos locales se hace quizá la mayor parte del abastecimiento de los mayoristas que salen de la provincia con diferentes destinos. También estos centros se organizan espacialmente de acuerdo a sus especialidades. Así la calle 12 de Noviembre se comporta como un centro de acopio y distribución de arroz. Aquí se localizan numerosas bodegas donde compran sus productos no sólo la totalidad de comerciantes de los mercados minoristas fijos y feriantes (como demuestra la encuesta), sino también los agentes de otros canales de distribución, como tiendas, micromercados, etc. (Ver Fig. No. 8).

La calle Primero de Mayo y la Rocafuerte tienen bodegas especializadas en frutas regionales: claudia, pera, manzana, uva, etc. las de la calle Ayllón en toma-

te y naranjilla, las calles próximas a la Plaza Urbina se especializan en papa y las contiguas a la Pachano en cebolla. (18)

Estos lugares no están abiertos al público sino que abastecen exclusivamente a sus clientes los mayoristas móviles, quienes alinean sus camiones y trailers en las calles aledañas.

El espacio ocupado por los comerciantes de la provincia trasciende las fronteras provinciales. Diferentes tipos y estratos de vendedores, procedentes de la provincia de Tungurahua se los reconoce en Quito, Guayaquil, Esmeraldas, Puyo, Lago Agrio, etc., demostrando una capacidad de adaptación a las necesidades de abastecimiento y a las características culturales de consumo de cada urbe. Mayoristas especializados en uno o dos productos llevan sus camiones a Quito o Guayaquil a vender a los mayoristas de los mercados de la ciudad respectiva. Pequeños "mayoristas" móviles adaptándose siempre a las particularidades de consumo de cada localidad, van a las ciudades poco pobladas del Oriente, abasteciendo desde

- (18) En la calle Primero de Mayo se contaron 6 bodegas de claudia, pera, frutillas y uva; en la Rocafuerte 2 especializadas exclusivamente en pera y claudia. En la Ayllón una de tomate y 2 de naranjilla cerca de la Urbina: 3 bodegas de papa y 3 patios. Cerca de la Pachano: 3 bodegas 3 patios de cebolla colorada y una bodega de cebolla blanca.

sus camionetas a los comerciantes minoristas y a consumidores que encuentran al paso la mayor variedad posible de productos procesados o en su estado natural.

4. Actualidad y perspectivas

A través de lo expuesto se puede apreciar que el desarrollo de Ambato está muy vinculado, si no explicado, por la producción y comercialización de los productos agrícolas y por el desarrollo de otras actividades que realizan las poblaciones campesinas sobre todo las de tipo artesanal (ropa, zapatos y cestería). Hasta el presente, la historia de los mercados y ferias la han hecho básicamente sus actores directos: productores, comerciantes y compradores. Las autoridades civiles vinculadas en la vida de estos centros y otros protagonistas indirectos han participado más bien en la canalización de las tendencias surgidas espontáneamente. Este carácter "natural" de los mercados y ferias de Ambato se comporta como una de las condiciones básicas de su importancia y vitalidad.

El papel que juega la provincia de Tungurahua en el abastecimiento nacional de alimentos ha sido cada vez mejor comprendida por las autoridades. Actualmente y con el fin de contribuir a su desarrollo, se empieza a implementar nuevos proyectos que atañen no sólo a la dotación de una infraestructura más adecuada, sino a la trama misma de la comercialización (19). Si bien los espacios físicos ocupados actualmente por mercados y ferias requieren una adecuación a tono con su importancia y crecimiento, la implementación de un Mercado Mayorista incidirá en la estructura misma de la comercialización y tendrá impacto no sólo a nivel provincial sino nacional.

El análisis detallado del desarrollo del Proyecto del Mercado Mayorista en Ambato, permitirá visualizar mejor la incidencia que tiene la implementación de proyectos "modernizantes", no sólo en la red local de mercados y ferias, sino en la estructura misma de

(19) "AMBATO, 11 millones 713 mil 888 sucres costará la construcción de los siete primeros mercados parroquiales proyectados en el programa de implementación de estos servicios en veintidós comunidades rurales de este Cantón.

El programa en mención se ejecutará mediante convenio suscrito entre el Ministerio de Agricultura y Ganadería y el Municipio de Ambato".

Los mercados se construirán en Cevallos, Mocha, Picaigua, Tisaleo, Huachi Grande, Pasa y Pilahuín. (El Comercio, sábado 11 de Mayo, 1985, C-18).

(20) El costo del Mercado Mayorista de Ambato calculado para 1980 era de S/. 140.500.000. Al presente se habría triplicado o cuadruplicado.

la microregión (en este caso, la provincia de Tungurahua), tanto en su espacio rural como en el urbano, y del impacto que producen estos cambios en el ámbito nacional.

El proyecto del Mercado Mayorista de Ambato produce ciertas inquietudes que pueden expresarse en las siguientes incógnitas: ¿la concepción del proyecto responde realmente a una necesidad nacional o local, o es más bien de inspiración internacional y liderada por organismos extranjeros?

El diagnóstico que se hace en los estudios de prefactibilidad sobre la situación actual del mercadeo, su infraestructura y el efecto que tiene en el conjunto urbano ¿refleja su compleja realidad, rescatando los aspectos positivos del funcionamiento que han garantizado su supervivencia y desarrollo o tiende más bien a justificar la ejecución del proyecto?

¿La implementación del Mercado Mayorista tiene una proyección para el futuro que garantice una relativa estabilidad y durabilidad y que justifique la millonaria inversión? (20)

¿Cuál será el verdadero impacto del Mercado Mayorista en la estructura global de la comercialización y en los distintos eslabones que se dan entre el productor y el consumidor?

¿Quiénes se beneficiarán realmente del proyecto y quiénes saldrán afectados?

¿Cuál será la real naturaleza del mercado, cuáles sus objetivos centrales y cuáles sus estrategias, y en qué medida superarán estos aspectos a las actuales condiciones del mercadeo?

En cuánto a la primera interrogante tenemos que, si bien la implementación del Mercado Mayorista de Ambato (y de otros de la misma naturaleza: En Quito —ya en funcionamiento—, Guayaquil y Cuenca) es asumida por el Estado Nacional como un proyecto propio, esta iniciativa surge una vez que los expertos de la FAO han motivado al Gobierno Central (a través del MAG) a realizar un proyecto de "Racionalización y Modernización del Mercado Agropecuario —Proyecto ECU/78/007 (Municipalidad de Ambato, 1980, 5).

Así dentro del Proyecto del Mercado Mayorista de Ambato se señala como "objetivo social" fundamental "la distribución *mayorista y al detal* de productos agropecuarios en estado natural, semi-elaborados o elaborados, *así como promover la formación y ampliación de mercados mayoristas agropecuarios, aso-*

ciando capitales recursos e iniciativas" (Ibid, 69).

La foraneidad del origen del proyecto se evidencia, además, en las distintas justificaciones que se aducen para la creación de los mercados mayoristas de Quito y de Ambato. En el primer caso se habla de la necesidad de romper la dualidad de mayoristas—minoristas que tienen los comerciantes y los mercados mismos con el fin de dar "transparencia a las transacciones"; en el segundo, del intento de simplificar las transacciones y las pérdidas por desperdicio de los productos. La dualidad ya no es vista como un problema, sino por lo contrario, como el objetivo mismo del proyecto.

- En el diagnóstico de la situación actual del mercado, (como parece ser la tendencia de los estudios de prefactibilidad de los mercados mayoristas) se habla de la "desorganización de la actividad comercial mayorista", de la saturación y deterioro de las instalaciones, de la degradación de la calidad de los productos alimenticios y de los problemas urbanos causados por la congestión del tráfico y la generación de basura y sus efectos contaminantes (Municipalidad de Ambato, 1980, Anexo No. 22, p. 1.).

En ningún momento se rescata la existencia de una cadena de intermediación que ya es extremadamente corta en los mercados y ferias de Ambato. Tampoco se toma en cuenta el papel que juega el parentesco a nivel de la comercialización mayorista que, si bien produce circuitos cerrados difíciles de penetrar a los extraños, y constituye una de las condiciones de la fijación de precios relativamente bajos respecto a los parámetros nacionales (en la medida en que distintos miembros de la familia agregan valor al producto sin ser remunerados). No se habla tampoco de la bondad de la espontaneidad del proceso de comercialización que resulta de una relación dinámica entre los factores de la producción y el consumo, mediatizado por una multiplicidad de estrategias que utilizan los comerciantes para neutralizar los efectos de la crisis, la escasez o la abundancia.

Se habla de una "desorganización de la actividad mayorista" pero no se describe en qué consiste. Los resultados de nuestra investigación revelaron, por lo contrario, la regularidad en las compras y en las ventas; en frecuencia, cantidades, volúmenes, horario y aún en la utilización de pesas y medidas (aunque estas últimas correspondan a distintos sistemas, la gente conoce

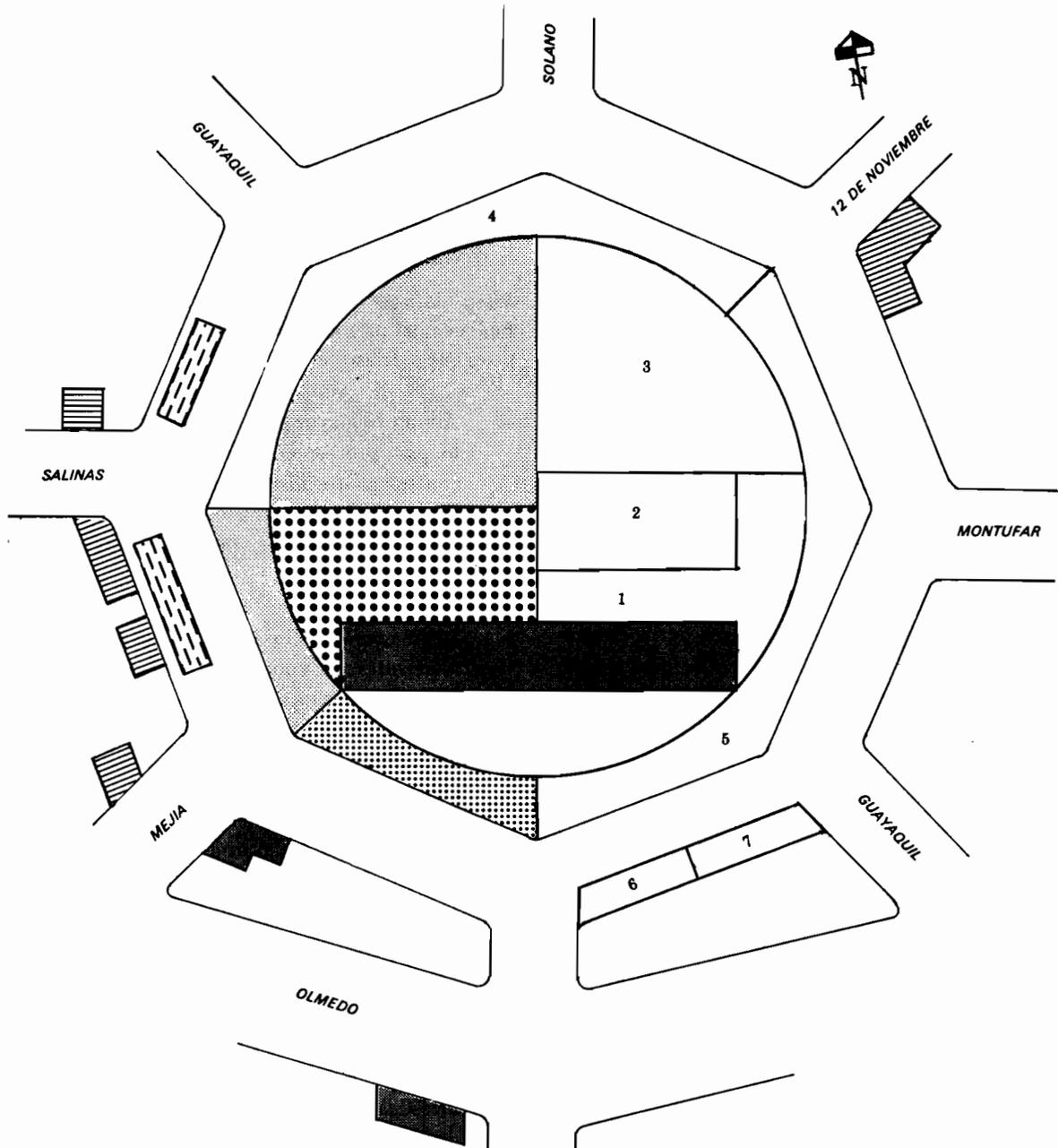
con precisión sus equivalencias).

- Por el hecho de conformarse jurídicamente como una sociedad de Economía Mixta (estatal y privada) el contrato corporativo sólo garantiza una vigencia de 25 años, después de este plazo la asociación puede disolverse (Ibid, 68—69). Esto significa que, de partida, no se asegura, a largo alcance, la pervivencia del Mercado Mayorista, al menos con las características y objetivos de su creación.

Visto de esta manera la participación estatal es fundamental para el arranque del proyecto por los papales que se le asigna, como son:

- Asumir la mayor parte de las inversiones, no sólo para proveer de la infraestructura (terreno, construcción e instalaciones), sino también para financiar una costosa y larga campaña de difusión y propaganda —prevista para 6 meses de duración—.
- Servir como medio de cohesión sobre los comerciantes mayoristas para lograr su traslado de los actuales locales al nuevo mercado. En la medida en que el Estado no inserta el proyecto de Mercados Mayoristas en una programación más globalizante del abastecimiento nacional de productos alimenticios, que involucre las distintas fases de la producción y circulación, incluyendo los servicios de transporte, es poco probable que beneficie a productores, consumidores así como a la mayoría de comerciantes.
- Para potencializar la eficiencia del Mercado Mayorista se preve la instalación de una oficina de información de precios (obtenida a nivel de zonas productoras). Los resultados de nuestra investigación revelaron la escasa o nula movilidad que tienen los mayoristas fijos y los minoristas fijos y feriantes, lo cual significa que la implementación de este servicio ofrecerá mejores y mayores opciones exclusivamente a los comerciantes ligados al transporte, es decir a los mayoristas móviles. Los agricultores que tienen mayores costos de producción también serán excluidos no sólo del beneficio sino de la competencia en el mercado.
- En el proyecto del Mercado Mayorista se señala entre los beneficios de su funcionamiento, la reducción de pérdidas físicas y de calidad de los productos dentro del mercado, entre otras cosas, gracias al manejo de un sistema de "buena información que permitirá enviar cantidades de cada producto ajustadas a la demanda, (el subrayado en nuestro), además a la tecnificación

Fig. No. 7 Plaza Urbina (mayorista de papa). Ubicación de puestos por productos.



LEYENDA:

-  Mayoristas móviles de papa
-  Bodega de minorista feriante de papa (Estructura fija)
-  Mayoristas fijos de papa
-  Minoristas feriantes de papa que venden por quintales o bultos
-  Minoristas feriante de papa que venden por bultos y al detal
-  Minoristas feriante de semillas de papa

0 5 10 15 20 m

-  1 Comidas preparadas
-  2 Minoristas feriante de ropa con estructura de madera
-  3 Minoristas feriantes de legumbres y hortalizas con estructura de madera
-  4 Minoristas feriantes de legumbres y hortalizas
-  5 Minorista feriante de abarrotes
-  6 Mayoristas móviles de plátano (Camiones)
-  7 Mayoristas móviles de frutas de la Costa (Camiones)

del manipuleo, estiba y empaque". (Ibid, 103)

— De hecho la salida de productos al mercado no es ni podrá ser regulada por la disposición de información sobre las condiciones de la demanda, sino por las condiciones de la producción y sus cíclicas fases de escasez y abundancia que son consecuencias del ordenamiento económico del país en su conjunto.

Se espera beneficiar a la ciudad reduciendo los problemas del embotellamiento e higiene. Si bien éstas son expectativas válidas desde una perspectiva urbanística, vale preguntarse cuál será el peso relativo de este beneficio frente al papel que cumplen los mercados, actualmente situados en el corazón mismo de la ciudad, en la medida en que constituyen el eje de su dinamismo económico.

Se espera que se reduzcan los gastos de intermediación a nivel mayorista gracias a la "concentración de recursos" y al proceso de simplificación de los canales de intermediación (y que esto último será logrado a expensas del acceso directo que tendrán al mercado los "transportistas—comerciantes" y los productores y a la disminución del deterioro de los productos.

Pero, ¿es factible pensar en un ahorro" por concentración de recursos" cuando actualmente los comerciantes mayoristas tienen acceso a locales propios o arrendados y a la mano de obra familiar, que es gratuita, o aún al trabajo remunerado, pero regido por patrones tradicionales, mediatizados por las relaciones de parentesco, compadrazgo y clientelismo?

Se espera beneficiar a los minoristas reduciendo sus "gastos de operación", asegurando que actualmente requieren visitar varias plazas para abastecerse (en vista de la especialización de las mismas) y que tienen grandes pérdidas de tiempo por "buscar estacionamiento".

Pero si tomamos en cuenta que el nuevo Mercado Mayorista estará ubicado en las afueras de la ciudad (en la Ave. Olímpico, vía Puyo) la aseveración se pone en tela de duda. Además nuestra encuesta demostró que los minoristas carecen de medios de transporte, por lo que no es posible hablar de pérdida de tiempo en la búsqueda de estacionamiento.

Se ha previsto la dotación de infraestructura para las empresas enlatadoras y empacadoras. En el caso de las primeras, para que puedan aprovechar las "abundancias estacionales" (Ibid, 110) y en las segundas, para que se modernice el empacamiento de frutas y hortalizas.

Es conocido que una fábrica no establece su demanda en función de las épocas de abundancia, sino de su propio desarrollo, tampoco sus requerimientos están condicionados por la demanda de los mercados y ferias del país sino que incluso puede contrariarla.

Los beneficiarios en última instancia serían estas empresas que: en primer lugar utilizarían locales a precios irrisorios, porque su tarifa está sujeta a los cánones de arrendamiento de los mercados municipales, congelados hace más de 10 años (Ibid, 90) y, en segundo lugar, porque asegurarían una clientela de compradores, en el caso de los empacadores, y de abastecedores, en el de los agroindustriales.

Finalmente diríamos que es precisamente la multiplicidad de canales de intermediación de los mercados y ferias de Ambato lo que da cabida a un sinnúmero de actores en el escenario de la comercialización y que engarza a distintos sectores sociales de la provincia en el proceso del abastecimiento de alimentos y en un dinamismo económico que une los espacios rural y urbano, transformando permanentemente sus paisajes y actuando al mismo tiempo, como condicionantes y condicionados.

La extraordinaria vitalidad de los mercados y ferias de la provincia de Tungurahua, especialmente de su capital Ambato, exige de una atención paralela a sus requerimientos, pero las respuestas de adecuación y "modernización" no deben soslayar el papel preponderante que ha tenido, hasta el presente, el sistema tradicional de mercadeo. Esto no significa que se ha de bloquear su actualización y desarrollo sino que éste último ha de sustentarse en el rescate y preservación de los elementos esenciales de su vida económica (motor de otros tipos de desarrollo) y que no se ha de ceder tampoco a la tentación de las concepciones urbanísticas que desagregan al fenómeno citadino del resto de elementos que hacen determinada microregión, donde el cambio de las partes altera al conjunto.

Anexo No. 1

Si bien hay ganado en propiedades aún menores de 4 Has (estas últimas sólo tienen uno - dos, hasta cuatro cabezas por Unidad) a partir del intervalo 100 a menos de 200 Has que se reportan cantidades más significativas de ganado (de 10-19 cabezas) por propiedad. Un número mayor de 20 cabezas se encuentra a partir de las 1.000 Has.

“NUMERO DE UPA SEGUN TAMAÑO DE LAS MISMAS Y SEGUN NUMERO DE CABEZAS DE GANADO QUE POSEEN”

TAMAÑO DE UPA EN HECTAREAS	Número de Cabezas de Ganado				
	20 - 49	50-99	100-199	200-499	500 y más
1000 a 2500	3	2	2	3	2
2500 Has y más	0	2	0	3	1

“NUMERO DE UPA CON GANADO VACUNO SEGUN SU TAMAÑO

TAMAÑO DE UPA	No. TOTAL DE UPA	No. DE UPA CON GANADO VACUNO
100 - 200	78	60
200 - 500	22	17
500 - 1.000	11	7
1.000 - 2.500	16	12
2.500 y más	7	6

(Tomado del II Censo Agrop. 1974)

Sólo a partir de las 500 Has hay ganado “de raza”: Holstein/Friessian, Brown/Swiss; Brahaman/(Cebú); Sta. Gertrudis y “otras razas” (Idem).

CAPITULO 14

CONSTITUCION DE LOS CONJUNTOS URBANOS MANTA-PORTOVIEJO Y MACHALA- PUERTO BOLIVAR

J. Rodriguez

La actual estructura urbana regional del país se caracteriza por seguir un modelo de “colonialismo interno”. Los ejes urbanos Manta-Portoviejo y Machala-Puerto Bolívar son bastante representativos de una situación de enclave agroexportador, cuya trascendencia persiste y ha influido decisivamente en los actuales roles que desempeñan, dentro de ese modelo.

Para identificar y clarificar este tema a más de haber hecho un acercamiento visual de las cuatro ciudades y de su entorno rural, se aplicaron una serie de entrevistas

(1) Para este trabajo, hemos contado con el aporte de los señores Ings. Miguel Ruano y Pablo Pérez.

tas a instituciones (IEOS, Municipios, Universidades, Banco de Fomento), se consultó bibliografía local, se contabilizaron las viviendas a lo largo de las vías de acceso y, en el caso de Machala, se hizo una fotolectura del área para actualizar los límites de los cultivos, vivienda y camaroneras (1).

Dado el carácter global y sintético de la investigación, la limitada estadía en el terreno y el carácter exploratorio del trabajo, no se profundizó el estudio al interior de cada ciudad. Más nos interesó identificar las interrelaciones y roles de cada ciudad, en su eje respectivo, y los principales conflictos de uso del suelo.

1. Eje Manta - Portoviejo.

Jipijapa y Montecristi fueron los pueblos más organizados de la provincia de Manabí hasta los inicios del presente siglo. Aduana y bodegas se instalaron inicialmente en Montecristi para servir al Puerto de Manta. Las comunicaciones internas más importantes eran con Santa Elena, por vía marítima, y a través del pueblo Vuelta Larga (hoy Santa Ana) con el puerto fluvial de Balzar, a orillas del río Daule.

En 1928 existía un servicio de transporte aéreo que "salía de Buenaventura-Colombia los días viernes y tocaba en Esmeraldas, Bahía y Guayaquil" (2) y en 1929, el trayecto Manta-Bahía se hacía en 45 minutos en automóvil, utilizando balzas para pasar la desembocadura del río Portoviejo. "Los peligros de la traicionera selva, los abismos, los caudalosos ríos, los rápidos esteros, el paludismo, las fieras y el terrible invierno" (3) colocaron dificultades a emprendedores choneros que en 1939 domoraron 52 días entre Chone y Quito.

Sólo en 1952 se habilitó una vía carrozable entre estas 2 ciudades en forma definitiva.

La localización y la importancia relativa de cada ciudad o pueblo se debía a la interinfluencia de uno o más de estos elementos:

- Cercanía a una vía fluvial (vía Balzar) que conducía a Guayaquil
- Intensidad productiva del entorno agrícola
- Cercanía a un puerto alternativo de agro-exportación

Manta y Portoviejo constituyeron, desde un principio, dos ciudades cuyos roles complementarios facilitaron un similar crecimiento urbano. Mientras la una servía de puerto y albergaba a la burguesía agro-comercial, la otra "capturaba" territorios que paulatinamente se incorporaban a la producción de exportación. Esta situación se vió reforzada con la construcción de la línea férrea que llegaba hasta la entrada de la montaña

- (2) M. Pólit C., 1983 "La provincia de Manabí y sus cantones" Tomo I, p. 168.
- (3) C.A. Aray, 1979, "Desde Chone a Quito"
- (4) "Los flujos migratorios hacia Manta se han originado de la misma provincia-cantones 24 de Mayo y Santa Ana especialmente de los sectores rurales" (M. Bienestar Social, 1984).
- (5) Portoviejo incorporó como parroquias urbanas a dos pequeños pueblos aledaños -Picoaza y Colón- que antes de 1982 eran parroquias rurales. Esa es una razón indirecta que explica adicionalmente su explosivo crecimiento.

ña (Santa Ana). El "hinterland" de Manta mostró más dinamismo y mayor variedad productiva que el otro eje que formaban Bahía-Calaceta y Chone. Este último se vió desplazado, pues su comunicación más expedita con el resto del país era la vía marítima. El interior estaba aún escasamente ocupado y la producción económica se basaba en la recolección, en una zona agrícola poco extensa.

Ambas ciudades -Manta y Portoviejo- no tenían una base económica propia, eran dependientes y vivían de la potencialidad de su entorno. Sus funciones de acopio e intermediación se fortalecieron con la aparición de fortunas locales, las que en parte reinvirtieron una proporción reducida de sus excedentes en obras de mejoramiento urbano. La gran mayoría de la población era de origen campesina y se vinculaba económicamente con el cultivo de la tierra.

Los pueblos y ciudades surgían de acuerdo a la relevancia y dinamismo de la producción agrícola del entorno.

En el caso de Manta y Portoviejo ya no sólo fue el cacao sino el café el que dinamizó el desarrollo urbano de ambas ciudades. Su producción no requería de una tecnología elevada y su recolección movilizaba enormes contingentes de mano de obra. Esta última, a la larga, se arraigaba a un terreno que hacía suyo sin mucho esfuerzo.

Sin embargo, la economía cafetalera resultó muy vulnerable en su proceso de comercialización y su producción variaba constantemente. Habían otras razones que afectaron la mantención de un buen nivel de producción:

- bajos rendimientos, por el carácter silvestre de los cafetales.
- dominio de parcelas y propiedades pequeñas, que imposibilitaba aplicar tecnologías desarrolladas.
- fluctuaciones del precio internacional del café.

La masiva ocupación de la montaña creó una saturación demográfica, la cual se vió agravada por las sequías prolongadas. Esta situación determinó que muchos pequeños productores optaron por la emigración. Este proceso se hizo más evidente a contar de la segunda parte de la década del 50.

Recién entonces Manta y Portoviejo empiezan a recibir las primeras oleadas de migrantes (4) y se acelera el incremento demográfico de ambas ciudades.

Las tasas de crecimiento urbano se han mantenido elevadas. Portoviejo muestra un mayor dinamismo relativo (5); para el último período intercensal ocupó el

4to. lugar en el país entre las ciudades de más de 20 mil habitantes en 1982, como quedó señalado en páginas anteriores.

Manta presenta una tasa levemente inferior. Ambas ciudades en conjunto ya tenían en 1982 una población sobre los 200.000 habitantes.

En la actualidad a estas ciudades migra mucha población rural y el carácter "modernizante" de cada una de ellas, constituye un fuerte atractivo para el recién llegado. Se empieza a invadir el valle del río Portoviejo y en especial, el entorno de las dos ciudades: El valle se ha saturado de viviendas en el sector donde el río atraviesa la ciudad de Portoviejo, lo que ha obligado a muchos migrantes recientes a subir a los cerros aledaños, cerros de una capa arcillosa muy débil e incapaz de sostenerse ante las avenidas de agua invernal (ocasionalmente, hasta 80mm. de precipitación en 10 horas). Manta se ha visto invadida de poblaciones periféricas que se ubican en el cauce de los ríos Burro y Manta, laderas, quebradas secas y accesos viales.

El proceso de ocupación se extiende aún en las márgenes inmediatas al carretero que une Santa Ana-Portoviejo-Montecristi y Manta (65 km):

- Existe un gran dinamismo en la construcción de viviendas y, en mayor medida, en aquel sector del valle que tiene los mejores suelos agrícolas.
- La aridez del paisaje costero y la imposibilidad de sostener una mínima producción agropecuaria, hacen crecer las expectativas por "bajar a los valles regados", donde domina un fuerte fraccionamiento de la propiedad.
- En el sector entre Portoviejo y Manta, debido a la inexistencia de buenos suelos agrícolas, la ocupación del suelo es más dispersa y dominan las empresas fabriles, vinculadas a la agroindustria y servicios.
- De acuerdo al conteo de viviendas cuyos frentes dan a esta vía y según el material predominante utilizado en los muros externos, sobresale el dominio de la caña y en especial en el área más vinculada al entorno agrícola. ¿Será por facilidades de abastecimiento?; gran parte de estas viviendas están ocupadas por familias pobres, pequeños propietarios agrícolas y/o peonería temporal. El ladri-

(6) "Cada vez mejores tierras de cultivo son incorporados a los centros urbanos, lo que resta capacidad productiva al valle del río Portoviejo, impactando en el abastecimiento de productos básicos para la población" (CRM, interno, 1983).

(7) Entrevista F. Alava, Presidente Concejo Santa Ana, Septiembre 1984.

llo como elemento constructivo, cuyo abastecimiento es permanente desde el área aledaña a Montecristi, se está introduciendo masivamente. El hormigón armado aparece asiduamente como material dominante en las ciudades y en especial entre Montecristi y Manta, donde la base económica de las familias está estrechamente vinculada a la producción de carácter industrial. (cf. Figura 1).

- De los 130 km., sumadas ambas márgenes del carretero, sólo 6 aparecen sin viviendas, lo que demuestra que todo el área aledaña está saturándose rápidamente. Mientras existe una elevada densidad en el valle irrigado hay una escasez de viviendas en el sector más seco, entre Portoviejo y Montecristi.

En las ciudades que constituyen los puntos nodales de este eje, se está produciendo una serie de conflictos este eje, se está produciendo una serie de conflictos en el uso del espacio. Para el caso específico de Portoviejo, los principales se dan en los siguientes ámbitos:

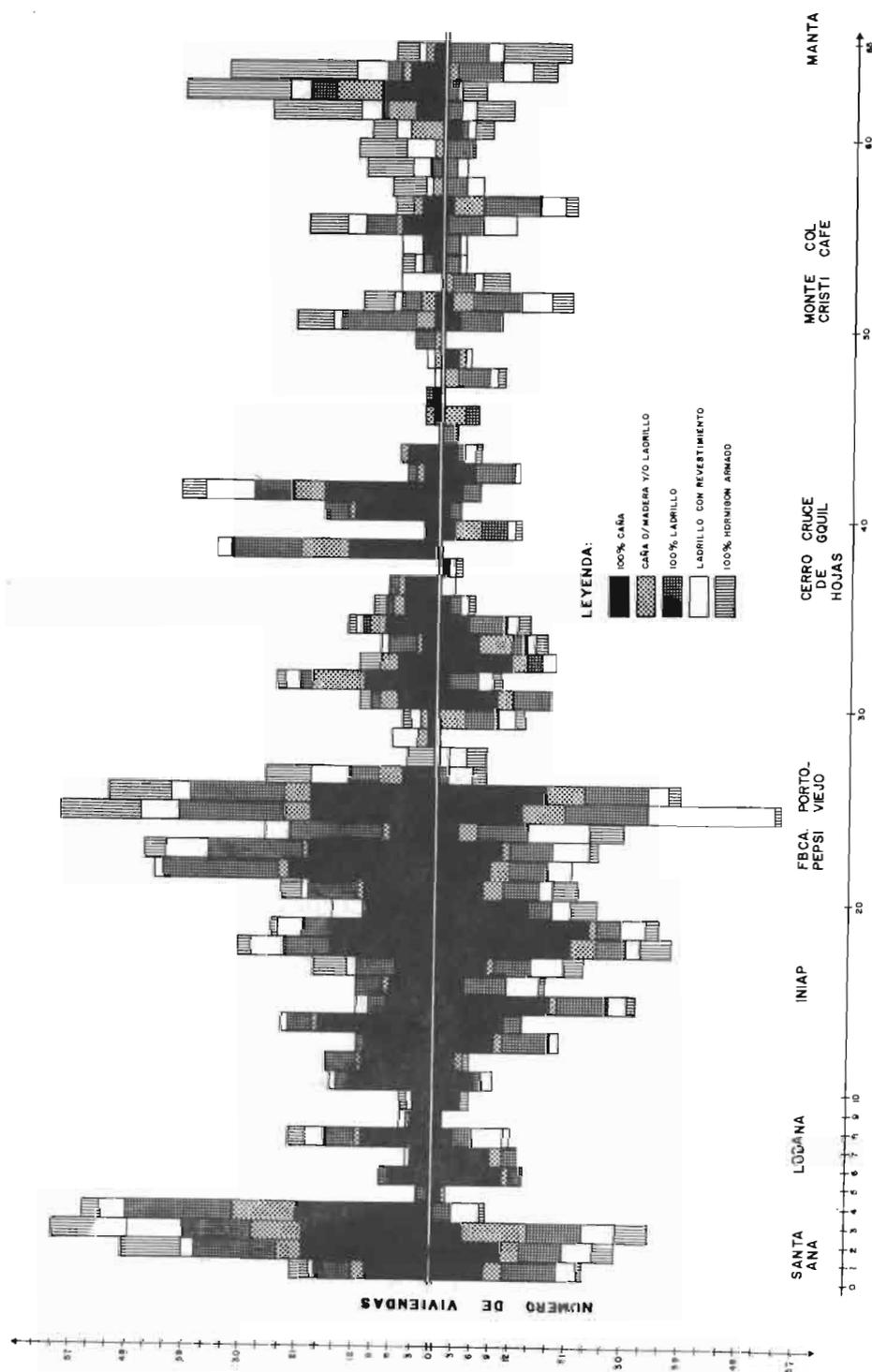
- Fuerte presión por "extender el radio urbano" de la ciudad, como una posible solución a los problemas del anárquico crecimiento.
- Plusvalía en el casco central por la permanencia de extensas áreas físicas no utilizadas.
- Construcción de un "by pass" y en consecuencia, posible pérdida de más hectáreas agrícolas potencialmente irrigadas, como sucedió con la construcción del aeropuerto (6).
- Extensión de la ciudad hacia los ejes viales en especial hasta Crucita y en el entorno inmediato del Parque Forestal, donde simultáneamente se construye canales de riego.

El proceso de urbanización, la migración, el fraccionamiento de la tierra, y las incompatibilidades entre sus diversos usos, están produciendo un creciente fenómeno de desarticulación espacial que a su vez acarrea el deterioro de los recursos naturales renovables y la pérdida de tierras de cultivo.

Pese a que Santa Ana, el extremo oriental del eje, constituye un centro urbano que dinamiza el entorno agropecuario, muy recientemente se observan algunos fenómenos no necesariamente urbanos que dejan ver la presencia de una crisis que afectará a toda la micro-región ¿cuáles son los elementos más significativos?(7).

- Creciente deforestación. En consecuencia el río baja cargado de aguas muy fangosas y de escombros.
- Persistencia de una agricultura con tecnología rudimentaria: el machete es el principal instrumento de trabajo.

Fig. No. 1 Tipos predominantes según materiales de muros externos de las viviendas a lo largo del eje "Santa Ana-Portoviejo-Montecristi-Manta".



- Falta de renovación y de mejoramiento de los cultivos; los rendimientos son bajos.
- Dominio de pequeños productores que venden cantidades exiguas de productos (café, cacao, naranjilla) a los intermediarios urbanos, quienes imponen las condiciones de peso y precio.
- Accesibilidad a la materia prima regional (café, algodón, maíz)
- Accesibilidad a las vías que la conectan con Quito y Guayaquil (9).
- Riqueza ictiológica del mar cercano

La mejor expresión espacial de esta crisis lo da el hecho que las migraciones desde Santa Ana y su entorno persisten, volcándose no sólo a Manta y Portoviejo, sino a otras ciudades del Ecuador.

Montecristi, por su ubicación, se constituye en un lugar de tránsito obligado entre Manta y Portoviejo. Esta localización y su distancia a Manta (12 km), hace de la ciudad un centro urbano dependiente del puerto, al cual se desplaza diariamente parte de su mano de obra, convirtiéndose de cierta manera en una área "dormitorio" de Manta. Más recientemente, esta relación entre ambos centros urbanos se ha visto reforzada por la construcción de villas modernas por parte de familias acomodadas de Manta que se trasladan temporalmente allí por razones de clima —"menos humedad y más frío"— (8), disponibilidad de agua y alejamiento del ruido urbano. Se ha constituido así una segunda residencia para algunos mantenses.

Sin embargo, la tradición artesanal urbana (ahora en manos de comerciantes), la revitalización del entorno agrícola (por la humedad reciente de los efectos de los inviernos prolongados) y de la producción de ladrillo (por la disponibilidad de materias primas) hacen que Montecristi pueda cumplir un rol más autónomo y muestre su propia personalidad dentro del contexto micro-regional. Además, importantes industrias se han instalado en sus vías de acceso.

Manta sufre los efectos de un crecimiento anárquico. El mayor desarrollo relativo de tipo industrial de la ciudad, obedece fundamentalmente a los siguientes factores:

- Bajos precios del suelo en el principal eje vial
- Existencia de una infraestructura mínima (electricidad industrial, agua).
- Cercanía a la infraestructura portuaria

En términos de actividades productivas, Manta gira en torno a las funciones portuarias (en el puerto se concentra el 70% de la flota pesquera nacional), así como a algunas industrias de procesamiento de alimentos, al comercio y a las finanzas.

Los principales conflictos en el uso del espacio urbano se expresan en los siguientes fenómenos físico-geográficos que afectan a la ciudad:

- Limitación del área de bodega (cubierta y descubierta) del puerto marítimo. Hay crecientes dificultades para ampliar el área de relleno en una dirección que significaría ganar "tierras" al mar.
- Modernización del actual puerto pesquero que implica obras hidráulicas adicionales y la persistencia de un entorno industrial afin.
- Dirección del desarrollo industrial hacia áreas pobladas (accesibilidad directa a una abundante mano de obra) como es el caso de Tarqui o hacia el eje vial que conduce a Montecristi. En este último caso, la motivación para extender la ciudad está en función de sus vías de acceso, a cualquier precio.
- Habilitación definitiva de un área aero-naval, que se extiende desde el actual aeropuerto hasta Jaramijó, restando a la ciudad una alternativa viable de crecimiento urbano.
- Paulatino alejamiento e inaccesibilidad masiva a las playas y blanearios costeros tradicionales.

En fin, los conflictos que existen en Manta por el uso del espacio se pueden simplificar en dos tipos: primero, aquél entre el uso que exigen las actividades marítimas (esencialmente, las portuarias) y el que se asienta en terrenos emergidos; segundo, tratándose de estos últimos, entre el uso militar (base aérea por ejemplo) y el de carácter civil.

(8) Entrevista al Dr. A. Castillo, Presidente Concejo Montecristi, septiembre 1984.

(9) Sin embargo, desde 1983 existe una paulatina disminución de la carga portuaria movilizada por el puerto, debido entre otras razones, a la mala calidad y falta de mantenimiento de las vías que unen el puerto con Guayaquil y Quito.

(10) CIUDAD "Estudio y Planificación de cuatro centros urbanos", Quito, 1980.

En 1979-1980 se diseñó un Plano de Desarrollo Urbano para Manta, el cual simplemente trató de "ajustar la estructura física actual a las nuevas condiciones del capital, sin reparar en la necesidad de implementar de manera prioritaria una política dirigida a los asentamientos precarios que en la práctica dan cabida a la mayor parte de la población de Manta" (10). Los hechos han demostrado la escasa funcionalidad de dicho plan.

Las tendencias muestran que el área inmediata del eje Manta-Portoviejo y Santa Ana seguirán siendo paulatinamente ocupadas por viviendas y lotizaciones, para constituir este carretero una simple calle de servicios de una densa ocupación. La alternativa de un eje entre Manta y Rocafuerte, como una vía de descongestión, facilitaría el ordenamiento físico del actual carretero.

La disyuntiva del eje se presenta en los siguientes términos:

a. Urbanizar el eje y sus localidades, lo cual crearía un cuerpo de ordenanzas y reglamentaciones de ordenamiento físico en favor del desarrollo urbano. De hecho, significaría ampliar el área de influencia hacia el entorno rural.

El conflicto entre áreas de viviendas y áreas agrícolas se agudizaría, a favor de las primeras. Se expandiría una "zona difusa" de lotización, sacrificando las "unidades de riego". El precio del terreno peri-urbano alcanzaría valores elevados, frente a la persistencia de terrenos baldíos en los centros urbanos, que seguirán esperando una mayor plusvalía. Esta situación se presentaría de preferencia en el entorno de Portoviejo.

b. Incluir lo agro-rural en la concepción del eje, no como un elemento aislado y suplementario. El ordenamiento físico de lo rural, altamente vinculado a los potenciales productivos que muestren los diferentes tipos de productos "de montaña" o valle irrigado, debe articularse al desarrollo urbano. Este último debe ser la consecuencia del anterior. La potencialidad agrícola debe decidir los hechos o umbrales del crecimiento urbano.

Reorientar el desarrollo urbano en esta última perspectiva implicaría convencer al liderazgo político de las ciudades que es necesario ampliar la visión espacial de la problemática urbana a la solución de problemas vitales del campo rural.

2. Eje Machala - Puerto Bolívar

La región de Machala fue tardíamente incorporada al desarrollo socio-económico de la Costa pese a que en tiempos de la colonia hispana "sus vegas parecían un cacaotal continuo, con una que otra mata de plátanos que servían de sombra y de alimento". (11)

El Puerto de Bolívar fue abierto al tráfico de exportación e importación en 1898, construyéndose un ferrocarril hasta Guabo y Pasaje (22 km) a "cuyos costa-

dos hay valiosas haciendas de café, ganado vacuno y caballar. . . alegres y pintorescas quintas con huertos y jardines. . . hileras de árboles frutales como alamedas" (12)

El centro de servicios más importante lo constituía Machala (5.000 hab. en 1910) y le seguían en importancia Guabo (4.000 hab.) Los ríos Jubones y Santa Rosa eran navegables por pequeñas embarcaciones.

La mayoría del sistema de comunicaciones se articuló a la explotación del cacao de Machala y sus territorios vecinos, los cuales tenían precios inferiores a los de la cuenca del Guayas, debido a su baja calidad y a la abundancia de plagas.

En la década de los 50, las zonas de Machala, Pasaje y El Guabo se especializan en cultivos intensivos de banano, al tiempo que la infraestructura de regadío que este cultivo requiere, favorece un nuevo auge de la producción. La provincia de El Oro entra en una clara economía agroexportadora con características de monocultivo, dependiendo de las fluctuaciones de precios producidos por los mercados internacionales. A partir de 1970 se acentúa la especialización de Machala como productora de banano y en ese año, más de la mitad de toda la exportación nacional de ese producto se realiza por Puerto Bolívar.

La monoproducción bananera creó fragilidad y vulneró la economía regional. La hizo más dependiente y a su vez, lo más grave, la extracción de excedentes fue a favor de Guayaquil. Se terminó de habilitar una carretera, que unió ambas ciudades en 3 horas, cuando a principios de siglo la vinculación era por mar y demoraba 9 horas.

La población urbana de Machala (y Puerto Bolívar) se ha incrementado notablemente.

El sistema urbano de Machala (y su influencia micro-regional) se extiende hasta Pasaje e incluso Santa Rosa. Esta extensa área totalmente plana y relativamente ocupada por cultivos agrícolas, está situada entre los ríos Jubones y Santa Rosa y presenta sólo una interrupción de camaroneras que se extienden desde el área costera.

El conflicto con el Perú, en 1941, creó condiciones favorables para la migración hacia la ciudad, ya que ésta ofrecía seguridad a los habitantes rurales. Últimamente, los destacamentos y puestos militares siguen constituyendo enlaces de una migración joven hacia las ciudades.

La crisis de las minas de Portovelo y el auge bananero de la región debido, entre otras causas, a la adopción de la variedad Cavendish, resistente a las plagas, facilitaron los flujos migratorios a las ciudades de Machala

(11) M. Jimenez de la Espada "Relaciones Geográficas de Indias", Tomo III, Madrid 1897.

(12) V. Mendoza "La Provincia de El Oro", Quito s/año, p. 9.

y Puerto Bolívar desde las partes altas (Zaruma-Piñas) y baja-seca (Arenillas); con respecto a los migrantes interprovinciales, cabe indicar que "los del Guayas viven preferentemente en Puerto Bolívar, y los lojanos en Machala" (13).

Una parte muy significativa de la población urbana trabaja en la agricultura (tanto productores directos como jornaleros en las plantaciones bananeras) o en las camaroneras; especialmente los barrios y suburbios tienen esta característica, más acentuada en Santa Rosa, Pasaje y El Guabo que en Machala. "No es raro que muchos jornaleros rurales, sin tierra y trabajo estable, vivan en los centros urbanos, pero se puede preguntar por qué una gran cantidad de campesinos y pequeños productores viven en las ciudades. . . parece que viven allí preferentemente para facilitar la educación de los hijos pero obviamente los otros servicios que se encuentran en las ciudades tienen también fuerza de atracción" (14). Son campesinos "urbanos", quizás mejor "campesinos obreros" porque ejercen actividades temporales en las ciudades, donde viven con sus familias.

El presente decenio se ha consolidado el proceso de conurbación Machala-Puerto Bolívar, pero solamente sobre el eje vial que une ambos centros poblados.

La situación visualizada a lo largo de los ejes Pasaje-Machala-Puerto Bolívar y El Guabo-El Cambio-Machala (cf. figuras No. 2 y 3), nos lleva a las siguientes conclusiones:

- Aparentemente, no existe una presión por construir viviendas a lo largo de los ejes en razón de un dominio de medianas y grandes propiedades agrícolas, dedicadas a cultivos de exportación; y por otro lado, no existen limitaciones topográficas para extender la ocupación del suelo.
- La mayor fertilidad del suelo y la bondad de las bananeras del área, han facilitado una monetización de la economía cuyos efectos residuales llegan hasta las familias desposeídas. No se aprecian niveles de pobreza extrema como en el área manabita.
- Escasa presencia de viviendas de caña (¿existe un abastecimiento difícil de este material?) y dominio de aquéllas cuyos muros exteriores han sido

(13) "La situación de los campesinos en ocho zonas del Ecuador" ALOP-CESA. . . , 1984, Tomo I, p. 399.

(14) Idem, p. 403.

(15) Según el Alcalde de la ciudad", se han representado 2 canales de aguas servidas en las márgenes entre camaroneras y áreas pobladas" (01, octubre, 84), que están ocasionando graves problemas higiénico-sanitarios.

construídos de ladrillo con revestimiento de hormigón.

La situación más precaria se presenta, comparativamente, en el eje El Guabo-El Cambio y Machala, otrora antigua vía ocupada por el ferrocarril (que se levantó recién en 1972).

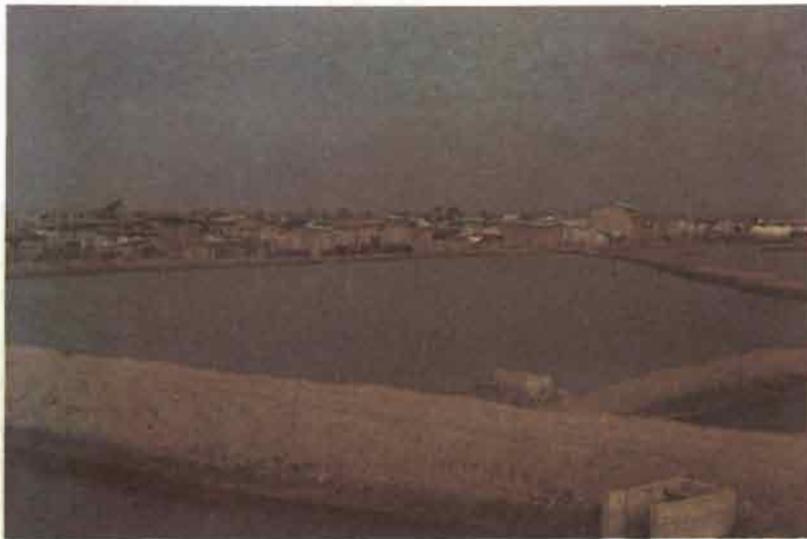
El acceso a Puerto Bolívar-Machala es diariamente ocupado por vehículos que vienen desde variados orígenes. Los datos del Consejo Provincial de Tránsito de El Oro (Marzo, 1983) nos revelan que para el recorrido Santa Rosa-Machala se movilizaban diariamente 1.010 pasajeros y 36 vehículos; entre Pasaje y Machala, 2.600 pasajeros y 130 vehículos; entre El Guabo y Machala, 480 y 24, respectivamente. . . y de Machala a Guayaquil, 2.320 pasajeros y 116 vehículos.

Más de 6.000 personas diarias se movilizan desde o hacia Machala cada día. La doble vía desde El Cambio facilita la fluidez de esta enorme cantidad de vehículos y pasajeros que se vinculan con la capital oreense. La fuerte relación con Guayaquil hace pensar que Machala va perdiendo sus funciones urbanas autónomas y permanece como centro de intermediación de banana y de camarón, cuyo excedente comercializable se queda en Guayaquil. He ahí por qué se observa una lenta evolución urbana.

La pobreza es visible en la vía principal que une Pto. Bolívar con Machala. Hemos observado tres "pulsaciones" recientes de invasiones (1979, 1981 y 1982-1983), coincidentes con el inicio del período democrático. Poblaciones periféricas que reciben agua en tanqueros, cuando disponen de dinero para pagar su oportuna provisión.

Es evidente que ante la presión demográfica y crecimiento desordenado de la ciudad, estén ocurriendo una serie de conflictos en el uso del espacio. Entre los más importantes, señalaremos:

- La forma actual de la ciudad ha rebasado las limitaciones establecidas por el nivel del terreno, extendiéndose a zonas inundables, que siguen siéndolo a pesar del relleno que se ha practicado en gran parte de ellas.
- Accesibilidad difícil a los barrios periféricos debido a las inundaciones, formación de aguas estancadas y acción de las mareas.
- Ocupación de terrenos inadecuados por parte de algunas camaroneras, que limitan con grupos de viviendas tipo palafitos, ya que sus aguas reciben parte de desechos sólidos y vertidos de aguas negras (15) de éstas.
- Ocupación de camaroneras que han destruído las



1. Machala:

Conflicto por un espacio, entre viviendas pobres e inversiones rentables de camaróneras, lo cual provoca fricciones sociales y deterioro del medio ambiente.



2. Portoviejo:

Su mercado, un verdadero monumento a la suciedad y al abandono. Una plaga de roedores invade las viviendas de la vecindad.

Fig. No. 2 Tipos predominantes según materiales de muros externos de las viviendas a lo largo del eje "El Guabo-El Cambio-Machala".

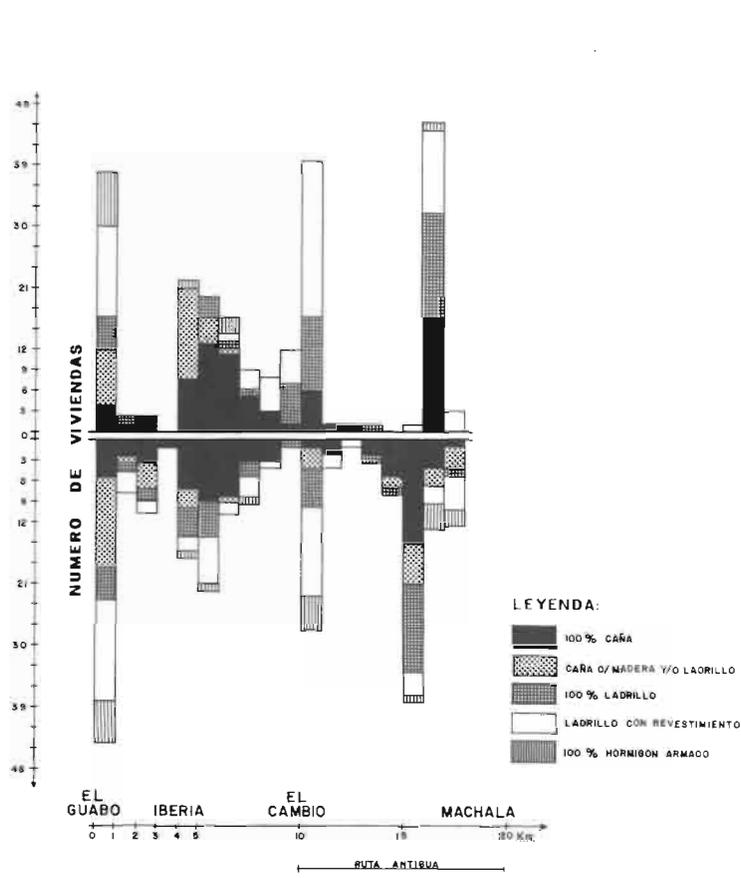
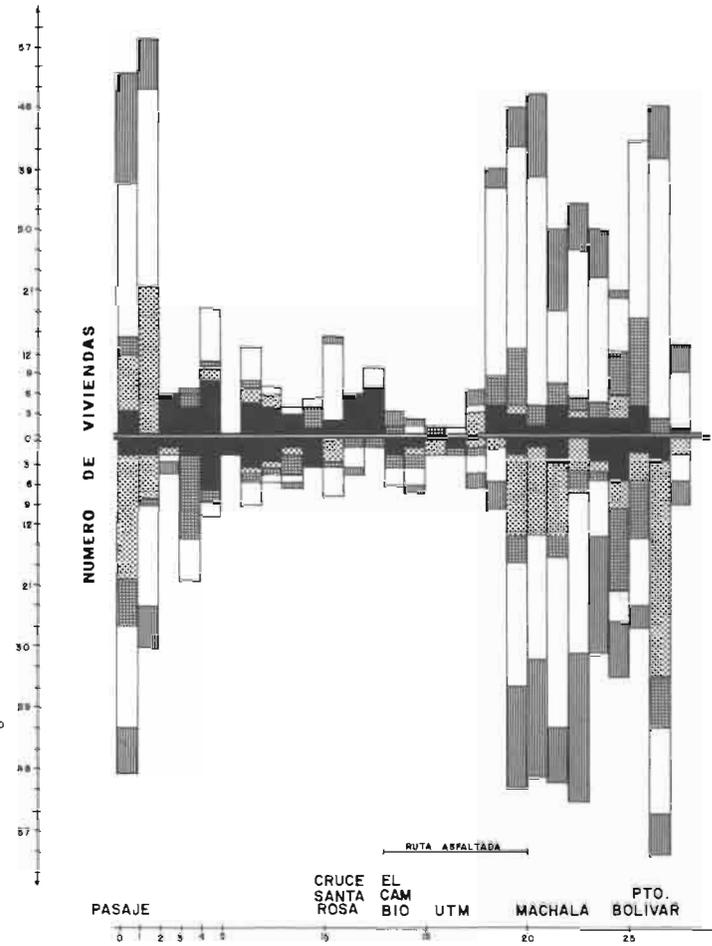


Fig. No. 3 Tipos predominantes según materiales de muros externos de las viviendas a lo largo del eje "Pasaje-ElCambio-Machala-Puerto Bolívar".



barreras naturales que controlaban las inundaciones y han impedido el acceso a playas de la Costa Litoral.

- El eje vial de acceso a la ciudad ha constituido un atractivo de lotización y una competencia para el uso del suelo entre viviendas, bananeras e industrias.
- La posible localización del Parque Industrial hacia El Cambio, afectaría las bananeras y crearía problemas para el uso de los canales de riego.
- La circunvalación urbana, de doble vía y asfaltada, que se ubica al Norte de la ciudad, ha sido sobrepasada por viviendas provisionales que se han instalado entre la vía y un canal de riego (estero El Macho). Una parte importante de las viviendas están desocupadas y parecen pertenecer a grupos organizados de "invasores" (que esperan plusvalía para vender).
- La perimetral urbana ha dejado una gran cantidad de eriales (80 hectáreas sólo en dirección N.E.) que aunque exigen un pequeño relleno y nivelación, su costo de habilitación no supera los gastos que significan las construcciones periféricas a la circunvalación.
- El relleno y amuramiento del área inundable (sin un estudio geomorfológico y de dinámica fluvio-marina) abre las posibilidades de crear zonas sin desagües naturales y un reciclaje de contaminantes (pesticidas de las bananeras al río y canales, cuyas aguas se usan en actividades domésticas o se conectan a las camaroneras).
- La confusión de jurisdicciones entre autoridades en relación al uso de terrenos públicos para camaroneras, entre INERHI, Municipio, Marina Mercante, MICEI y Sub-secretaría de Pesca, ha acarreado un descontrol y uso anárquico del suelo periurbano que caracteriza particularmente al espacio entre Puerto Bolívar y Machala.

Es evidente que la competencia por el uso del suelo entre diversos actores (industriales, camaroneras, agricultores de cacao, banano y ocupantes de viviendas) hace que la presión por ocupar "urbanísticamente" los entornos inmediatos a los ejes viales Machala-Pasaje y Machala-El Guabo se acreciente y no es de extrañar que ésta sea la única alternativa de crecimiento urbano hasta fines del presente siglo.

Pasaje es parte del eje y se une con Machala por una vía asfaltada de primer orden (25 km). Su ubicación

(16) Una vez asfaltada dicha vía, serán 2 horas y media el tiempo que se emplearía en el trayecto Cuenca-Machala.

en el carretero a Cuenca (16) le permite recibir importantes productos agrícolas de la Sierra y al mismo tiempo, vender productos tropicales. Su ordenamiento urbano está en función de la vía principal que le une a Cuenca y Machala. Sus principales calles confluyen a dicha vía. Su cercanía a Machala, la hace dependiente de ésta, ya que gran parte del flujo diario de vehículos y personas se traslada a ella por razones administrativas y de trabajo en general.

Santa Rosa es el otro centro urbano que compone el área de influencia inmediata de Machala-Puerto Bolívar. Es una ciudad de paso y que recibe los flujos que indistintamente la conectan con Piñas, Zaruma. . . Loja y, por la margen occidental, con Arenillas y Huaquillas, en la frontera con el Perú. Es un punto neurálgico de comunicaciones viales. Su tendencia de crecimiento es de tipo lineal ya que se desarrolla en función de dos calles paralelas, las cuales conforman una red organizada de vías transversales.

Santa Rosa se ha convertido en un centro de acopio y reserva de múltiples productos y de diverso origen. Así tenemos que papas de Ambato, géneros de Colombia, pescado del Perú, hortalizas de Loja y Zamora, y productos locales se intercambian comercialmente para ser más tarde vendidos al detalle en los pueblos fronterizos.

Allí surgieron las camaroneras y su incremento productivo se ha dado por medio de mejoramiento de larvas y medidas de orden sanitario. Su vinculación con Puerto Jelí le da acceso al área de Manglar y camaroneras, donde además se ha formado una caleta de pescadores, comedores populares y otros atractivos turísticos.

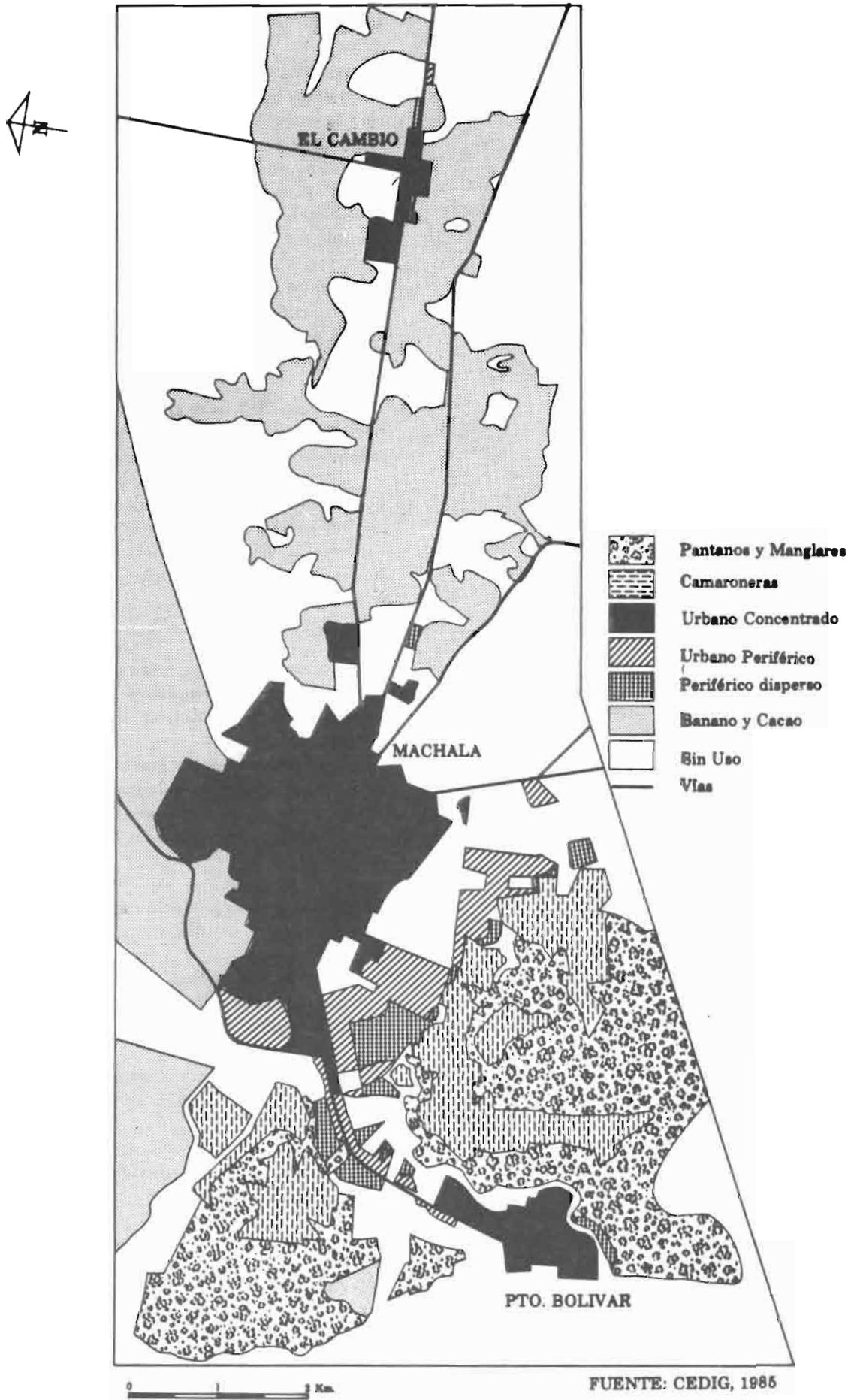
Todo el sistema urbano microregional tiene un entorno rural que muestra condiciones naturales apropiadas para la producción agropecuaria intensiva.

3. Situación comparativa

No cabe duda que los ejes viales de acceso urbano se transforman poco a poco en prolongaciones dinámicas de las ciudades. De rutas de gran velocidad se transforman en calles de servicios. Mientras más cercanía existe entre los centros urbanos, mayor es la presión y densidad de las viviendas. Allí confluyen dos corrientes de ocupación:

- a. Una de origen rural, por parte de viviendas precarias cuyos propietarios reproducen sus modalidades de sobrevivencia y mantienen vinculaciones con el campo.
- b. Otra de origen urbano que corresponde a instalaciones industriales y de servicios, que aprovechan ventajas comparativas derivadas de la disponibilidad de una infraestructura básica y terrenos baratos.

Fig. No. 4 Conflictos en el uso del espacio Puerto Bolívar-Machala-El Cambio.



Ambas tendencias se mezclan, se influyen mutuamente, en especial en el entorno y acceso más inmediato a las propias ciudades. No puede hacerse una diferenciación espacial muy precisa. Son áreas difusas que se prolongan a lo largo de esas vías en un rosario cada vez menos denso mientras mayor es la distancia a los núcleos urbanos.

Los efectos espaciales del trazado y uso de una vía de acceso o intercomunicación, no sólo comprometen la vía misma, sino que influyen:

- En la disposición y tipo de vivienda
- En la densidad de ocupación
- En el mejoramiento de la infraestructura y atractivo de localización de agro-industrias
- En los cambios en el uso de terrenos agrícolas.

Este fenómeno de densificación de los accesos viales se proyecta en la propia ciudad, hacia las llamadas "vías de descarga" o circunvalaciones urbanas. El papel de éstas no se limita al de descongestionamiento; se les ubica como límites para el crecimiento urbano. Pero el desarrollo físico de la ciudad las traspasa y los terrenos ubicados en sus respaldos son objeto de lotización (muchas de ellas con apoyo oficial y autorización municipal) para soluciones individuales de familias pobres, y también de otras de ingresos medios. Estos terrenos también son objeto de invasiones de "pobladores sin techo". Es decir, la construcción de estas circunvalaciones produce efectos no previstos y aún contrarios a los inicialmente propuestos.

Así, los cementerios, pistas de aterrizaje, hospitales y aún terrenos dedicados a una agricultura de "jardinería", quedan dentro del radio urbano.

Es evidente que las soluciones viales perimetrales, responden a soluciones mecánicas originadas en condiciones extrañas al modo de vida agro-urbano de muchas de nuestras ciudades, cuyos inmigrantes recientes ven en los accesos y circunvalaciones, posibles "vías" de penetración a un medio urbanizado del cual no son partícipes.

Entre los dos ejemplos descritos, encontramos semejanzas y diferencias:

a. Existen algunas semejanzas en la forma, función y estructura entre los accesos viales y ejes que unen las ciudades de Manta (Montecristi) con Portoviejo (Santa Ana) y Pto. Bolívar con Machala (Santa Rosa-Pasaje). Así mismo es semejante el rol que les corresponde a las ciudades que hacen de "nodos" y terminales de estos ejes. Las propias características del desarrollo urbano interno responden en gran medida al mayor o menor dinamismo que el entorno rural desempeña dentro de este conjunto de relaciones inter-urbanas.

- Manta y Puerto Bolívar son puertos de agro-exportación, que muestran una reducida capacidad útil.
 - La fragilidad y vulnerabilidad de las exportaciones repercuten en el carácter "modernizante" de cada eje y su entorno agro-rural.
 - El dinamismo y continuidad de la producción agrícola tiene una influencia creciente sobre el desarrollo urbano, vía procesos de comercialización y acopio.
 - Importantes proyectos de riego acarrearán tecnologías economizadoras de mano de obra, razón por la cual, gran parte de ésta se localiza finalmente en las ciudades.
 - Los excesos o déficits de aguas crean mayor vulnerabilidad a la economía tradicional, a la reciente industrialización y al propio desarrollo urbano.
 - Los intentos de industrialización se derivan del mejoramiento tecnológico de la producción y requieren una constante alimentación de capitales, cuyo origen financiero proviene en su mayor parte de fuera de la propia región.
 - El acelerado crecimiento de la población se deriva de altas tasas de inmigración que provienen no necesariamente de la propia micro-región.
 - Guayaquil persiste como el gran polo de desarrollo nacional que usufructa de la generación de excedentes de las economías locales cuya producción está orientada tanto al exterior como al interior del país.
 - En los dos casos, se producen crecientes "invasiones de terrenos" peri-urbanos.
- b. También existen algunas diferencias entre las situaciones que se presentan en ambos ejes y sub-polos urbanos:
- Manta-Portoviejo muestra un mayor potencial espacial y demográfico que Puerto Bolívar-Machala
 - La única conurbación propiamente tal es Puerto Bolívar-Machala, ya que espacialmente constituyen una unidad continua.
 - Puerto Bolívar surge como puerto natural de dos provincias serranas: Loja-Azuay; mientras que Manta ha visto drásticamente disminuir sus contactos con Quevedo-Latacunga, debido a la influencia y poderío que muestra comparativamente el puerto de Guayaquil, y a la mala calidad de la vía de acceso.

- Existe una evidente crisis en el valle irrigado del Portoviejo que posee buenas condiciones de productividad agrícola, ante la competencia de los usos agro-industriales y habitacionales. En Machala esta competencia de usos se da también con las camaroneras.
- El fraccionamiento creciente y dominio de la pequeña propiedad agrícola en Portoviejo se opone al dominio de la mediana propiedad en la producción bananera de Machala.
- La vinculación fronteriza dinamiza la economía terciaria de la ciudad de Machala y su micro-región.
- La intensidad de ocupación del espacio en los márgenes del eje (Santa Ana) Portoviejo y Manta es más elevado al que se produce en los ejes que convergen a Machala.

La forma física del conglomerado urbano, su dinamis-

mo, el estilo constructivo, la dirección del crecimiento, la estructura del poder local y el tipo de ocupación clandestina de los recién llegados, son el reflejo condicionado de la situación y caracterización del entorno agro-rural de cada uno de los subsistemas urbanos, que tienen como polo nodal un puerto comercial altamente vinculado al comercio exterior. Estas microregiones presentan escasas fuerzas de interrelación entre ellas (o si es importante se da sólo a favor de Guayaquil), hace que estas ciudades sólo constituyan la periferia dependiente de centros ubicados en el exterior o al interior, y en este último caso, Guayaquil y Quito.

El análisis urbano detallado debe tener como marco de referencia global la situación y realidad del entorno agropecuario. Del tipo y forma cómo se organicen *especialmente* las aldeas y pueblos rurales, dependerá que el desarrollo urbano sea ordenado y racionalmente planificado.



CONCLUSION GENERAL

En la introducción habíamos dado a entender que esta obra no debería ser considerada en ningún caso como un tratado de geografía urbana ecuatoriana. No hemos intentado acumular un máximo de informaciones sino de organizar nuestra reflexión en torno de dos temas principales: el *ESPACIO* y los *ACTORES URBANOS*. A través de estos dos temas queríamos estudiar los resultados de investigaciones anteriores provenientes de diversas disciplinas, los datos estadísticos más significativos, así como lo que ha sido fruto de nuestras propias investigaciones sobre aquellos puntos que hasta ahora han sido objeto de muy pocas publicaciones. Buscábamos responder a un cierto número de preguntas formuladas en la introducción y que precisamente versaban sobre el papel de los actores urbanos vistos a través de las particularidades espaciales del sistema urbano ecuatoriano y de su dinámica actual.

El primer problema planteado se refería a la permanencia de los grandes rasgos geográficos de la red urbana ecuatoriana. Toda conclusión al respecto depende, por una parte de la escala de tiempo considerada, y por otra, de lo que se entiende por rasgos geográficos fundamentales. Si la perspectiva histórica se remonta a más de un siglo, es incuestionable la constatación de cambios geográficos fundamentales del sistema urbano nacional, cuya originalidad hemos subrayado en el contexto latinoamericano. Efectivamente, hasta fines del siglo XIX la red urbana ecuatoriana se reducía prácticamente a la que, asentada en la Sierra, tenía un indeleble ancestro colonial. En ese entonces, el actual eje central o bicefalía Quito-Guayaquil aún se hallaba en etapa de formación, y la región de la Costa comenzaba apenas a poblarse en amplitud.

En cambio, si nos limitamos al último siglo, los cambios de la red urbana pueden dar lugar a interpretaciones polémicas, si nos referimos a aquellos que, una vez consolidado el eje Quito-Guayaquil, tienen que ver con expansión de la red urbana en espacios tropicales.

Así, por una parte, se puede afirmar que a pesar de la gran ampliación y densificación de la red urbana nacional, vinculada por cierto a las importantes transformaciones económicas y sociales, demográficas y políticas, no es menos cierto que el país ha presenciado, desde hace un siglo, un notable reforzamiento del eje central, que el espacio controlado por las dos metrópolis se ha extendido, como lo indicábamos en la conclusión del Tomo I de la presente colección, y que, por lo tanto, el peso de la herencia y de la continuidad parecería más fuerte que los cambios en materia de organización del espacio. Incluso en regiones recién colonizadas, como la Región Amazónica, donde se han creado efectivamente algunos nuevos centros de decisión, las antiguas ciudades históricas de pie de Cordillera como Tena, Puyo o Macas, llegan a mantener su importancia con relación a los centros de creación reciente. Además, el renacimiento de las ciudades intermedias históricas de la Sierra es significativo. Vistas así, en lo que toca a las jerarquías urbanas, las permanencias serían más fuertes que los cambios.

Pero, por otra parte, se podría argumentar con fundamento, que en el último siglo sí ha habido transformación geográfica profunda de la red urbana ecuatoriana. Primero porque de una sociedad eminentemente rural e incipientemente capitalista se ha pasado a otra predominantemente urbana y profundamente determinada por el valor de cambio y, en consecuencia, caracterizada por un gran dinamismo de los flujos espaciales, tanto de personas, cuanto de cosas y comunicaciones. Segundo porque la extensión, densificación y modo de funcionamiento de la red urbana sí constituye un gran cambio en materia de organización de los espacios nacionales; no es por nada que sólo entre 1950 y 1982 el número de localidades de 10 mil y más habitantes pasó de 13 a 49, y que de las 36 nuevas, 28 se encuentran bajo los 1.200 metros de altitud, es decir en la Costa, región agroexportadora por excelencia.

Polémica, esta primera conclusión de la obra, no impide sin embargo el planteamiento de algunas reflexiones de puro interés geográfico y que a no dudarlo serán tomadas por nuevos esfuerzos investigativos: ¿La modernidad en los medios de transporte y comunicación, fortalece o debilita la inmutabilidad de ubicación de los centros de decisión y de poder? ¿Por qué en la capital del país se sigue construyendo en sitios de gran peligrosidad, y por qué Guayaquil todavía se extiende a lo largo de un delta lodoso tan inadecuado para la expansión urbana? ¿Esperan, como algunas ciudades serranas, que un cataclismo telúrico las destruya para mudar de emplazamiento, o mejor, que un remesón social otorgue más lucidez a sus pobladores y poder a los menos favorecidos? Mientras tanto el poder sigue allí, anclado y reforzado en cada generación. Para comprender las jerarquías urbanas hemos demostrado el papel polarizador de las dos metrópolis especialmente en los flujos financieros y de información, lo cual no obsta para que las ciudades intermedias detenten aún poderes no despreciables que son elementos básicos de un desarrollo.

El poder, los hombres del poder, tienden a concentrarse en pocos lugares y sitios ¿Por qué? El tema de como el poder maneja el espacio justificaría por sí solo una obra entera. Aquí abrimos simplemente algunas hipótesis de trabajo al respecto.

Los lugares desde los que se ejerce el poder cambian menos que las categorías sociales. Estas se modifican y pueden ser transformadas por una revolución o por evoluciones de diferente tipo. Los lugares del poder generalmente permanecen. Por cierto, a los cambios sociales, siempre se aparejan nuevas concepciones y vivencias del espacio, así como nuevas técnicas para su manejo. En este campo, el sucesor aunque parece siempre querer establecerse en el mismo sitio y ubicación de su predecesor, con frecuencia busca instalarse en los centros urbanos de mayor poder político o económico del país. Salvo algunas excepciones, las capitales políticas no cambian de emplazamiento. Cuando el Estado y los tecnócratas, por ejemplo, sustituyen a la oligarquía tradicional en el ejercicio del poder, lo hacen desde los mismos lugares, generalmente concentrándolos y toda tentativa de descentralización queda con frecuencia como simple intención o decisión fallidas. Del mismo modo, si el hijo banquero sucede al padre terrateniente, en un primer momento lo hace en la misma ciudad y después busca lugares de mayor concentración financiera. Una burguesía que se transforma no se comporta diferentemente

respecto a "sus lugares" y a sus raíces locales. Una clase nueva que emerge, se apega a los lugares en los que puede subir los escalones del poder. Las migraciones de poder y de población involucran a quienes, en el lugar mismo, han agotado las oportunidades de fortalecerse más o simplemente de levantarse, o a aquellos que buscan cambiar sus valores de referencia. Por razones que aún no se hallan plenamente dilucidadas, es en los principales centros de atracción migratoria en donde tienden a concentrarse, por un lado, los más importantes elementos del poder (económico, político y cultural) y por otro, las grandes masas de quienes precisamente menos ocasión tienen de participar en el ejercicio de ese poder. Por eso es que los flujos de capital hacia las metrópolis se ven generalmente replicados de flujos de fuerza de trabajo que tienen el mismo destino.

Además en Ecuador, como sucede prácticamente en toda América Latina, la empresa, el proyecto social o económico, a menudo está vinculado a la lógica de estrategias familiares, insertas en una estructura de clase. Se las encuentra en la raíz de la sociedad criolla, cuando las princesas indias (hijas de los caciques tradicionales o de los jefes incas) se aliaron a los conquistadores, constituyendo así, a base de la herencia de los caciques, de las virtudes del derecho romano y de los poderes de los cabildos, el poder sobre la tierra de la oligarquía criolla: poder rural de una sociedad que llegó rápidamente a ser urbana, pero también *PODER DE TIERRA URBANA*, mantenido y desarrollado progresivamente.

Si no hemos estudiado en este volumen el papel del factor suelo en el desarrollo urbano, es esencialmente porque nuevos estudios más profundos y extendidos a todos los tipos de ciudades y a otros aspectos del problema, deberán necesariamente completar los trabajos pioneros realizados en este campo sobre Quito (1). Estos estudios permitirían acaso comprender cómo la acumulación del capital inmobiliario en lugares muy precisos, dentro del marco de estrategias familiares, a más de ser capitalistas, constituye sin duda uno de los factores más importantes de la permanencia de las localizaciones en el dominio urbano.

Expresión vívida de este paradójico proceso de concentración geográfica del poder es la bicefalía Quito-Guayaquil, eje central de la estructura urbana ecuatoriana. A este propósito, planteamos la siguiente pregunta: ¿tiene esa bicefalía a un mayor confrontamiento, en favor de una de las dos metrópolis, o por el contrario a una mayor complementariedad entre ellas?

El distinto papel de los principales actores de las dos ciudades ha sido expuesto ampliamente en la obra. En la capital, el Estado y las colectividades locales han visto aumentar su poder en detrimento de las élites tradicionales, lo cual no significa que éstas no se han convertido en dinámicas burguesías industriales o comerciales. En Guayaquil, las fuerzas económicas, consideradas en otro tiempo como liberales y progresistas, tienen actualmente un comportamiento claramente conservador y guardan una posición de predominio. En realidad, la complementariedad, alguien diría, la "complicidad" entre las dos metrópolis, o más precisamente, entre los actores sociales dominantes cuyas sedes de poder se hallan en estas ciudades, puede mucho más que el antagonismo. Es que en realidad lo que existe es una competencia económica, política y cultural, que es normal entre fracciones de este tipo de actor urbano; alguien diría una emulación más que una lucha. La diferencia de personalidad entre las dos metrópolis se percibe también a nivel de los actores populares que sienten más directamente las repercusiones de los ciclos económicos y especialmente de las crisis. A través de los estudios comparados sobre los barrios populares de las dos metrópolis, se ha podido distinguir diferencias culturales que se traducen en comportamientos, sobre todo electorales, bastante particulares.

El incremento de los poderes del Estado, impulsado por la riqueza petrolera, según una primera aproximación, ha beneficiado más a Quito que a Guayaquil, pero esto se traduce en un reequilibrio y no en un dominio real. La relativa debilidad de los poderes

(1) CARRION (D) y otros, 1979, "Renta del suelo y segregación urbana", Quito, Ciudad, 135 p.

públicos en el gran puerto, afecta también al poder municipal que en los últimos años ha sido objeto de pugnas de tal magnitud que le han puesto al borde del caos institucional, lo cual aún está lejos de suceder en Quito.

Indudablemente, los valores pioneros, individualistas, y la referencia cultural a América del Norte, han dominado en Guayaquil, mientras que los quiteños han sido más inclinados a su raigambre histórica, al respecto de la cosa pública y a los valores culturales de corte europeo. En la actualidad, estas diferencias parecen estar borrándose paulatinamente. Estos dos centros cuya aparente oposición sigue fascinando a los observadores listos a ver en ellos dos capitales y dos regiones extrañas la una y la otra, son de hecho, dos rostros geográficos de un mismo sistema que descansa en la asociación íntima de dos medios. Allí está una de las claves de la personalidad del Ecuador. Dos ciudades, dos polos que se unen dialécticamente.

En lo que atañe al papel de las ciudades intermedias, existe un proceso importante de diferenciación, entre aquellas que tienen un crecimiento de carácter puramente demográfico y aquellas cuyo crecimiento corresponde a un verdadero desarrollo. Aquellas cuyas funciones son "delegadas" y que actúan, por ejemplo, como eslabón del poder estatal, y aquellas cuyas fuerzas propias están en el origen de las funciones principales que desempeñan, como Ambato y Cuenca. Hemos visto también que estas ciudades intermedias han sido impactadas de diferente manera por la intervención de los planificadores. A este propósito, hemos citado la influencia que ha podido tener el retraso de las comunicaciones, en la constitución de los polos de equilibrio potenciales cuales son Cuenca al Sur y Manta-Portoviejo al Oeste.

En lo que concierne a la extensión de la red urbana en las zonas pioneras, hemos subrayado el papel de los nudos de comunicación en el nacimiento de las ciudades y como, desde la creación de ciertas funciones de base, las "juntas" de actores urbanos eran el auténtico fermento del crecimiento de estas nuevas ciudades.

Finalmente, este estudio ha respondido a varias preguntas que se planteaban sobre los efectos del crecimiento urbano. En el campo de las relaciones con el medio ambiente, hemos insistido hasta qué punto una falta de responsabilidad en este aspecto podía conducir al umbral de las catástrofes: grave escasez de agua potable, inundaciones, aluviones, construcciones sobre corredores de corrientes limosas o de lahares volcánicos, etc. Esta misma falta de lucidez frente a los efectos del crecimiento, coloca a una población cada vez más numerosa en contacto con los venenos lentos de la contaminación del agua y del aire.

En el campo de los transportes, está a punto de producirse una ruptura de equilibrio en las dos metrópolis: el crecimiento desordenado de los transportes urbanos, incapaz de seguir el ritmo acelerado de la expansión geográfica de las ciudades, exigencia todavía mal administrada, coadyuva a la segregación social de las funciones urbanas y sobre todo de la vivienda. La extensión incontrolada de las zonas urbanizadas y el violento crecimiento de los transportes individuales, están acabando por asfixiar todo el transporte urbano y aumenta su costo de manera excesiva.

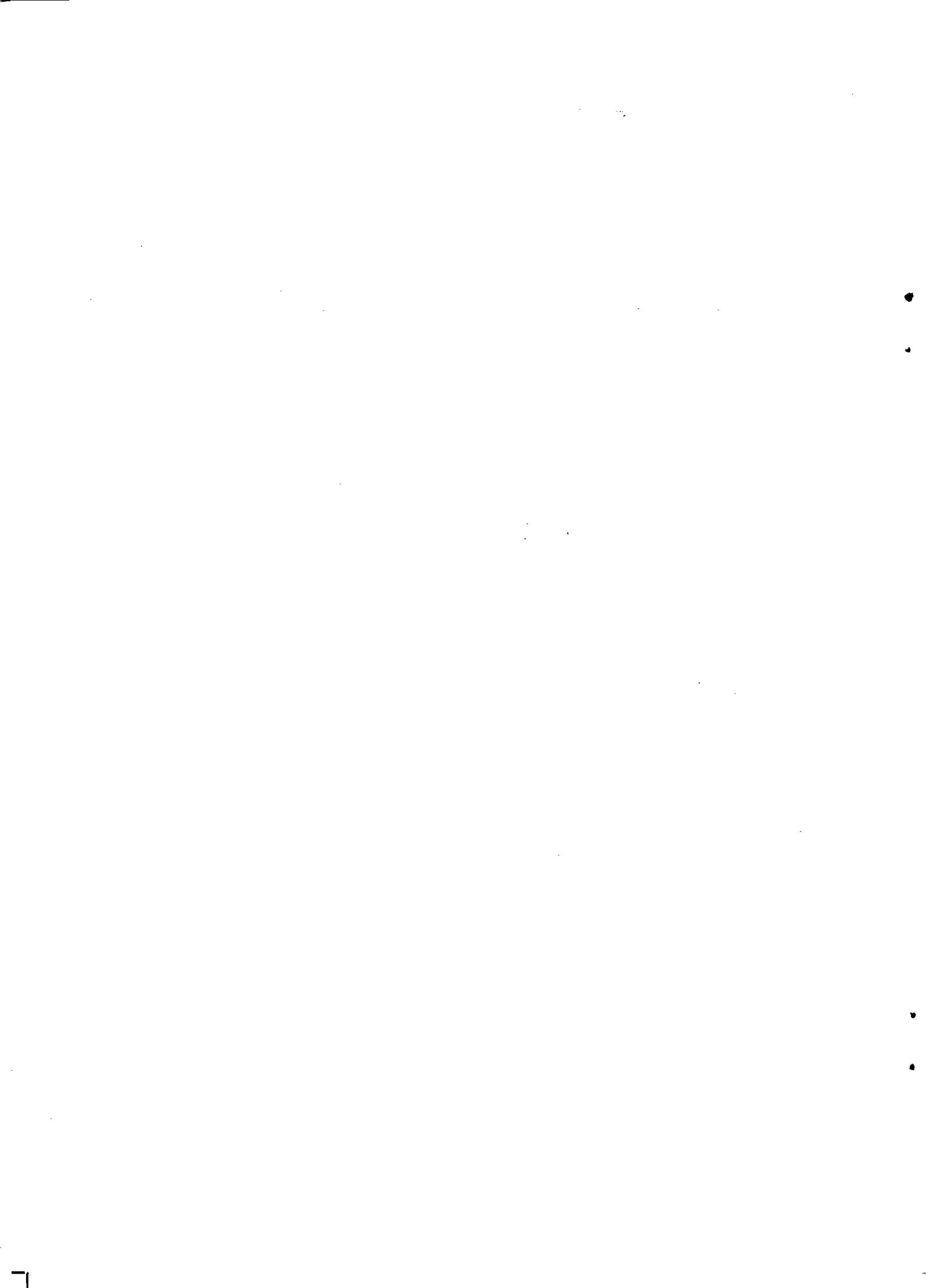
En cuanto a la transformación de los barrios urbanos, hemos insistido en el fenómeno relativamente nuevo de la segregación de las actividades económicas y del habitat de los diferentes grupos sociales. Evolución lógicamente inscrita en las conocidas deformaciones de una sociedad injusta, mediatizada por modelos urbanísticos extranjeros divulgados por ciertos urbanistas. Esta evolución no es totalmente inevitable y merecería una reflexión renovada por parte de las autoridades municipales.

Por fin, en lo que toca a las relaciones entre ciudades y el campo, hemos recordado algunas de las consecuencias de la brutal emergencia del hecho urbano. Así, el abastecimiento de las ciudades en productos alimenticios aparentemente debería plantear un problema cada vez más agudo. Si parece imposible aprovisionar bien a Quito en agua potable, se podría pensar que es todavía más difícil proveerla de maíz y de legumbres. Sin embar-

go, no es así. Existe una notable facultad de adaptación en este aspecto, que es efecto de la aplicación de una gran cantidad de fórmulas que han mantenido estrechos los vínculos entre ciudad y medio rural.

En el aspecto comercial, los actores de ciudades medianas como Ambato o Santo Domingo, desempeñan una función regional, y hasta nacional. Resultaría peligroso y hasta irreparable menoscabar esta función, creando sistemas propicios a situaciones de monopolio.

Si bien muchos habitantes de las ciudades siguen atados a un reciente pasado rural, un creciente número de campesinos complementa sus magros ingresos con actividades urbanas y su estilo de vida está cada vez más marcado por la urbanización. Poco a poco la problemática urbana, por la condición dominante de lo urbano en la sociedad contemporánea ecuatoriana, se ha convertido en el eje a través del cual se puede tratar prácticamente todos los temas de la organización del espacio nacional.



BIBLIOGRAFIA

- ACCION INTERNACIONAL TECNICA (AITEC), 1976, "El otro Guayaquil: servicios sociales del suburbio, intimidades y perspectivas", Publicaciones de la Junta Cívica de Guayaquil, Guayaquil, 156 p.
- ACOSTA (A), 1982, "Raagos dominantes del crecimiento ecuatoriano en las últimas décadas", en "Ecuador: el mito del desarrollo", Ed. El Conejo, Quito, 237 p.
- ACOSTA (J), WINCKELL (A), 1983, "Apuntes sobre la Cartografía de las inundaciones en la Cuenca del Guayas (Invierno 1982-1983)", pp. 45-63, en CEDIG, "Los Climas del Ecuador", Documentos de Investigación No. 4, Quito, 87 p.
- ACHIG (L), 1983, "El proceso urbano de Quito", CIUDAD, Quito, 107 p.
- AGUIRRE (P), CALDERON (T), MORENO (W), 1977, "Modelo Urbano Popular: Santo Domingo de los Colorados" Tesis de Grado, Universidad Central del Ecuador, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Quito, 260 p.
- AGUIRRE (R), 1984, "Estado y vivienda en Guayaquil", Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), Colección Tesis, 4, Quito, 204 p.
- ARCINIEGAS (P), BERNAL (O), ROSERO (L), 1984, "Nariño: economía regional y frontera", Banco de la República, Departamento de Investigación Económicas, Bogotá, 34 p.
- ARCHETTI, (E), 1981, "Campesinado y Estructuras Agrarias en América Latina", CEPLAES, Quito.
- ARIAS SALAZAR (M), 1976, "Plan director y plan regulador, Quevedo 1973-1995", Quito, 208 p.
- ARMADA DEL ECUADOR, 1983, "Sistema portuario ecuatoriano", boletín estadístico, Guayaquil, 158 p.

- AYALA (E), 1981, "Gabriel García Moreno y la Gestación del Estado Nacional en el Ecuador", *Cultura*, Revista del Banco Central del Ecuador, vol IV, No. 10, Quito.
- AYALA (E), 1982, "Cacao, Capitalismo y Revolución Liberal", *Cultura*, No. 13, Quito.
- BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, 1984 a, "Boletín Anuario", Quito, 223 p.
- BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, 1984 b, "Boletín", Quito, No. 588, 316 p.
- BANCO DE LA REPUBLICA, 1984, "La economía fronterizada colombo-ecuatoriana: primer semestre de 1984 y comentarios generales sobre el estatuto de fronteras y el plan integral de desarrollo de Ipiales y de las ex-provincia de Obando, Corponariño", Bogotá, 22 p.
- BANCO ECUATORIANO DE LA VIVIENDA, JUNTA NACIONAL DE LA VIVIENDA, 1979, "Estudio socioeconómico; programa "los Rosales", Santo Domingo de los Colorados, 118 p.
- BARRAL (H), 1978, "Informe sobre la colonización en la provincia del Napo y las transformaciones en las sociedades indígenas", MAG-PRONAREG-ORSTOM, Quito, 66 p.
- BARRAL (H), 1979, "Poblamiento y colonización en la provincia de Esmeraldas y comparación con la zona de colonización del Nororiente", MAG-PRONAREG-ORSTOM, Quito, 65 p.
- BARSKY (O), 1977, "Notas para una discusión en torno a los problemas de desarrollo y de diferenciación en la burguesía terrateniente de la Sierra, período 1959, 1964", FLACSO, Quito.
- BARSKY (O), 1982, "Políticas agrarias, colonización y desarrollo rural en Ecuador", CEPLAES, Quito, 293 p.
- BARSKY (O), LLAVET, (I), 1982, "Pequeña Producción y Acumulación de Capital: Los productores de papa del Carchi, Ecuador". Tomo I, Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA), Quito.
- BERRY, (B.L.J.), HORTON, (F.E.), 1970, "Geographic Perspectives on urban systems", Englewood Cliffs, Prentice Hall, 564 p.
- BOCCO (A), 1982, "Estado y renta petrolera en los años setenta", en "Ecuador: el mito del desarrollo", Ed. El Conejo, Quito, 237 p.
- BOIVINEAU (J. F.), 1985, "The transportation network or the Ecuadorean Oriente: evolution and prospects", 20 p. (mimeografiado).
- BORCHART DE MORENO (C), 1981, "La conquista española", en "Pichinca, Monografía histórica de la región nuclear ecuatoriana", Consejo Provincial de Pichincha, Quito.
- BROMLEY (R), 1972, "Agricultural colonization in the upper Amazon basin. The impact of oil discoveries", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geographie*, vol 63, No. 4, pp. 94-278
- BROMLEY, (R.J.), 1974, "Interregional Marketing and Alternative Reform Strategies in Ecuador", *European Journal of Marketing*, vol. 8, Winter.
- BROMLEY, (R.J.), 1975, "El comercio de productos agrícolas entre la Costa y la Sierra Ecuatoriana", Central Ecuatoriana de Servicios Agrícolas (CESA), (mimeografiado) Quito.
- BROMLEY, (R), BROMLEY, (R.J.), "Cambios en los días de feria en la Sierra Central del Ecuador durante el siglo XIX" (mimeografiado).

- BROMLEY (R), 1975, a, "El papel de la feria semanal en el desarrollo rural" (mimeografiado), Quito.
- BROMLEY (R), 1975, b, "Guía de mercados y ferias semanales de la Sierra ecuatoriana" (mimeografiado), Quito.
- BROMLEY (R.J), 1981, "The colonization of humid tropical areas in Ecuador", en *Singapour Journal of Tropical Geography*, vol. 2 No. 1, pp. 15-26.
- CARPIÓ (S), 1979, "Cuenca: su geografía urbana". López Monsalve Editores, Cuenca, 174 p.
- CARPIO (S), 1983, "La evolución urbana de Cuenca en el siglo XIX", Ediciones del IDIS, Universidad de Cuenca, Cuenca, 115 p.
- CARRERA (B), 1984, "Mapa de Distribución de la Población de la ciudad de Quito". pp. 7-15. en CEDIG, "Quito, Aspectos de su dinamismo geográfico"; Documentos de Investigación No. 5, Quito, 87 p.
- CARRION (D), 1979, "Quito, renta del suelo y segregación urbana", Colección Premio, Colegio de Arquitectos del Ecuador (Pichincha), Quito, 135 p.
- CARRION (D), VILLAVICENCIO (G), 1982, "Los sectores populares y el acceso a la tierra urbana. Los casos de Quito y Guayaquil", en "Cuadernos Ciudad y Sociedad, problemas urbanos en el Tercer Mundo", CEU, (Caracas), CIUDAD (Quito), SUR (Santiago), ILDIS (Quito), 5, pp. 13-32.
- CARRION (F), 1983, "La renovación urbana en Quito", CIUDAD, Quito, 75 p.
- CARRION (F), 1983, "Las ciudades intermedias en el contexto de la urbanización ecuatoriana", Documento Académico, CIUDAD, I, Quito, 17 p.
- CARRION (F), 1984, "El desarrollo urbano de Quito entre sus crisis urbanas más recientes, CIUDAD, Quito, 40 p.
- CARRION (F), (Compilador), 1986, "El proceso de urbanización en el Ecuador (del siglo XVIII al siglo XX) - Antología", Ed. El Conejo y Centro de Investigaciones CIUDAD, Quito, 299 p.
- CARRION (J.M.), 1981, "El proceso de urbanización del Ecuador: 1962-1974" en *Revista de Ciencias sociales*, Vol III, No. 12, Universidad Central del Ecuador, Quito.
- CAZAMAJOR (PH), MOYA (L.A.), 1984, "Los mercados y ferias de Quito", en CEDIG, Documentos de Investigación No. 5, Quito 22 p.
- CEDIG, 1983, "La región amazónica ecuatoriana", Documentos de Investigación No. 3, 88 p.
- CENDES, BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, CENTRO AGRICOLA DE RIOBAMBA, 1982, "Comercialización de Productos Agrícolas, para la Provincia de Chimborazo" (sin lugar).
- CENTRO DE INVESTIGACIONES CIUDAD, 1983 a, "La organización popular en el Ecuador (1950-1982): Inventario nacional y análisis del caso de Quito", Quito, 62 p.
- CENTRO DE INVESTIGACIONES CIUDAD, 1983 b, "La tierra urbana y la vivienda popular en los barrios de las áreas de expansión de Quito", con el auspicio del International Development Research Centre (Canadá), Quito, 238 p.
- CENTRO DE REHABILITACION DE MANABI, 1984, "Manabí en cifras", Portoviejo.
- CEPLAES, 1978, "Proyecto de Desarrollo Rural Integral San Miguel de los Bancos (provincia de Pichincha). Identificación y caracterización general", Quito, 196 p.

- CLAVAL (P), 1981, "La logique des villes", Paris, LITEC, 634 p.
- CLAVAL (P), 1985, "Geographie humaine et économique contemporaine", P.N.G. Paris, 442 p.
- COLLIN DELAUAUD (A), 1985, "Guayaquil: première métropole de l'Équateur. Croissance et dynamisme", CREDAL, Paris, 80 p.
- CONADE, 1980, "El estrato popular urbano, Esmeraldas", 301 p.
- CONADE, 1984, "Ecuador: lineamientos de una estrategia para el desarrollo".
- CONSULTORES DE PLANIFICACION, 1975, "Urbanización CEPE, Memoria", 83 p.
- CONSULTORIA URBANISTICA DEL ECUADOR, 1981, "Manta 1980, Plan de Desarrollo urbano", 2 volúmenes, Guayaquil, 181 p.
- CORDOVA (C), JARAMILLO (S), LOPEZ (H), 1984, "Criterios y normas de diseño para barrios populares; aplicación en el caso de la Cooperación "Lucha de los Pobres", Vol 1, Tesis de Grado, Universidad Central, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Quito, 226 p.
- C.P.A. TERRITORIAL, 1982, "Informe I, Estudio del grado de contaminación del río Cutuchi", 18p.
- CUEVA (A), 1973, "El proceso de dominación política en el Ecuador", Ed. Soliterra, Quito.
- CHACON IZURIETA (G), 1982, "Latacunga Historia y Leyenda", Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo de Cotopaxi, Latacunga, 117 p.
- CHIRIBOGA (M), 1979, "Emergencia y consolidación de la burguesía agroexportadora en el Ecuador durante el período cacaotero", Revista de Ciencias Sociales, vol. III, No. 10-11, Quito.
- CHRISTALLER, W., 1933, "Die Zentralen Orte in Süddeutschland", Iena, G. Fisher.
- DALMASSO (E), FILLON (P), 1970, "Influences comparées de Quito et Guayaquil", Bulletin de l'Association de Géographes Français, Paris, No. 382-383, pp 215-221
- DELER (J.P.), 1981, "Genèse de l'espace équatorien: essai sur le territoire et la formation de l'Etat National", I.F.E.A. - A.D.P.F. 279 p.
- DELER (J.P.), GOMEZ (N), PORTAIS (M), 1983, "El Manejo del espacio en el Ecuador. Etapas Claves", Geografía Básica del Ecuador, Tomo I, CEDIG - Quito, 239 p.
- DIARIO "EL COMERCIO", Quito (Seguimiento por dos años) 1983-1984
- DIARIO "EL COMERCIO", Quito, Sábado 11 de Mayo de 1985
- DIARIO "HOY", Quito (Seguimiento por dos años) 1983-1984
- DIARIO "EL UNIVERSO", Guayaquil (Seguimiento por dos años) 1983-1984
- ESTRADA YCASA (J), 1972, "El puerto de Guayaquil, Vol. 1: El mar de Balboa" Publicaciones del A.H.G., Guayaquil, 298 p.
- ESTRADA YCASA (J), 1973, "El puerto de Guayaquil, Vol. 2: Crónica portuaria" Publicaciones del A.H.G., Guayaquil", 358 p.
- FARREL (G), 1983, "Los trabajadores autónomos de Quito", ILDIS-IIE-PUCE, Quito, 64 p.

- FRANCO MONCAYO (E), 1981, "Notas sobre Desarrollo Urbano y Vivienda", Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Cámara de Construcción, Quito, 153 p.
- FUNDACION NATURA, 1983, "Medio ambiente y desarrollo en el Ecuador", Salvat Editores Ecuatoriana, Quito, 125 p.
- GARCES (R), 1983, "Comportamiento político de los pobladores suburbanos de Guayaquil; elementos para una interpretación", en "Ecuador Debate", Quito pp. 172-176.
- GOMEZ (N), 1980, "Quito y su desarrollo urbano", Editorial Camino, Quito, 180 p.
- GOMEZ (N), 1984, "La Mena II, un barrio de Quito con una lesión congénita" en "Quito, Aspectos de su dinamismo geográfico", Documentos de Investigación No. 5, CEDIG, Quito, 87 p.
- GUERRERO (A), 1983, "Los oligarcas del cacao", El Conejo, Quito, 101 p.
- GUERRERO (A), y QUINTERO (R), 1977, "La transición colonial y el rol del Estado en la Real Audiencia de Quito: algunos elementos para su análisis", en Revista de Ciencias Sociales, Vol. 1, No. 2.
- GUERRERO (A), y QUINTERO (R), 1983, "Ocaso del Estado burgués terrateniente, la formación del nuevo bloque histórico en el Ecuador, 1960-1980", FLACSO, Quito.
- GUTIERREZ (A), 1984, "Salarios, empleos e ingresos 1970-1982", Proyecto IESS/PREALC, 41 p.
- HALL (M.L.), 1977, "El volcanismo en el Ecuador", Biblioteca Ecuador, IPGH, Quito, 120 p.
- HAMERLY (M), 1973, "Historia social y económica de la antigua provincia de Guayaquil, 1763-1842", Publicaciones del A.H.G., Guayaquil, 212 p.
- HANSEN-BAUER, (J), 1982, "Plaza Pachano Market Integration and Rural Differentiation in Tungurahua Ecuador", Tesis, Department of Social Anthropological University of Oslo.
- HARDOY (J), DOS SANTOS (M), 1984, "Centro Histórico de Quito, preservación y desarrollo", Museo del Banco Central del Ecuador, Quito, 131 p.
- HARDOY (J.E.), 1969, "Dos mil años de urbanización en América Latina", en "La urbanización en América Latina", Ed. del Instituto, Buenos Aires.
- HARDOY (J.E.), 1975, a, "Sistemas sociopolíticos y urbanización, Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencias a través de la historia", SIAP.
- HARDOY (J.E.), 1975, b, "Las características físicas de las ciudades ideales del Renacimiento Italiano", Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas, No. 21, Caracas.
- HURTADO (O), 1978, "El proceso político", en "Ecuador Hoy", siglo XXI Editores de Colombia.
- IDCO Consultores, 1976, "CEPE, Complejo habitacional de la Refinería", Informe No. 3, 47 p.
- IERAC, 1984, "El proceso de colonización en el Ecuador", Quito, 53 p.
- ILDIS-CEPLAES, 1986, "La agroindustria alimentaria en el Ecuador en los años 80", Quito.
- INEC, diferentes años, "Censos de Población" de 1950, 1962, 1974, 1982.
- INEC, diferentes años, "Censo de vivienda, provincia de Napo".

- INEC, diferentes años, II Censo Agropecuario, 1974.
- INEC, a, diferentes años, "Encuesta de manufactura y minería", de 1970 a 1979.
- INEC, b, diferentes años, "Índice de los precios al consumidor" de Quito, Guayaquil, Cuenca de 1970 a 1981.
- INEC, c, diferentes años, "Índice de los precios al consumidor", del área urbana, a partir de 1981.
- INEC, d, diferentes años, "Encuesta de edificaciones" de 1972 a 1981.
- INSTITUTO DE DESARROLLO ECONOMICO - BANCO INTERNACIONAL DE RECONSTRUCCION Y FOMENTO, 1974, "Curso de proyectos agrícolas. Proyecto de desarrollo rural integral los Chibuleos", (informe)
- IRT (Institut de Recherches des Transports) - FLACSO, 1981, "Transports Collectifs et Deplacements à Quito: Essais d'approche empirique" (C. Beauvir et O. Figueroa), Troisième Partie, Tome III, pp. 19 a 30.
- I.T.E. Instituto de Investigaciones Económicas, 1984, "Boletín", UCE.
- JACOME (S), RIOS (C), 1981, "Unidad vecinal de 400 viviendas para los obreros de la Refinería de CEPE en Esmeraldas", Tesis de Grado, Universidad Central del Ecuador, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Quito, 150 p.
- JARAMILLO PAVON (M), 1983, "El papel del Estado en el desarrollo de las medianas y pequeñas ciudades", ponencia al seminario sobre "Las ciudades intermedias en el desarrollo de América Latina", SIAP-IIED-CLACSO, Morelia, México.
- JIMENES DE LA ESPADA (M), (comp), 1965, "Relaciones Geográficas de Indias", Biblioteca de Autores Españoles, Madrid.
- JUNAPLA, 1973, "Reforma a la estructura de tenencia de la tierra y expansión de la frontera agrícola", Capítulo II: Colonización, Quito, 299 p.
- KAUTSKY, (K), 1980, "Estructura Agraria" 3era. Ed., siglo XXI, México.
- LABASSE (J), 1974, "L'espace financier" A. Colin, Paris, 302 p.
- LANDAZURI CAMACHO (C), 1981, "La propiedad territorial y el régimen de servidumbre en la Real Audiencia de Quito", ponencia al Encuentro de Historia, tercera semana cultural de Mayo, Consejo Provincial de Pichincha.
- LARREA (C), 1983, "El sector agroexportador y su articulación en la economía ecuatoriana (1948-1972), desarrollo y crecimiento desigual", Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), Quito, 65 p.
- LOIS CRAWFORD DE ROBERTS, 1980, "El Ecuador en la época cacaotera", Ed. Universitaria, Quito.
- LUNA (R), 1984, "Aspectos Generales de la encuesta fronteriza colombo-ecuatoriana, realizada en el Puente Internacional de Rumichaca durante la semana comprendida entre el 21 y el 27 de noviembre de 1983; situación cambiaria y evolución del intercambio comercial colombo-ecuatoriano", Banco de la República Investigaciones Económicas, Ipiales, 39 p.
- LLUBERES (P), 1975, "El damero y su evolución en el mundo occidental", Boletín del Centro de Investigaciones históricas y estéticas, No. 21, Caracas.
- MARCHAN ROMERO (C), 1981, "Modelos y corrientes para el estudio de la hacienda latinoamericana", en Cultura, Vol. IV, No. 11.

- MARIE (M), 1982, "Un territoire sans nom. Pour une approche des sociétés locales", Librairie des Méridiens, Paris.
- MARTINEZ (L), 1976, "Auge y crisis del banano en la provincia de Esmeraldas", en Revista "Económica", No. 65, Universidad Central del Ecuador, Quito.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA Y GANADERIA, PRONAREG, ORSTOM, 1978, "Diagnóstico socio-económico del medio rural ecuatoriano".
- MINISTERIO DE AGRICULTURA Y GANADERIA, s/f, "Estimación de la superficie cosechada y de la producción agrícola del Ecuador, 1983, 1984", mimeografiado.
- MINISTERIO DE SALUD PUBLICA; SERVICIO NACIONAL DE ERRADICACION DE LA MALARIA, 1982, "Informe especial de encuestas realizadas en Guasmo; parroquias, Ximena y Guayaquil", Guayaquil, 8 p.
- MINISTERIO DE SALUD PUBLICA, 1984, "Dirección Provincial de Salud de Napo" en Atarishun No. 2, dic. 82 y No. 3.
- MINTZ, (S.W.), 1982, "La Utilización del Capital por las vendedoras del Mercado de Ahití", América Indígena, Vol. XLII, No. 3, Instituto Indigenista Interamericano, México.
- MONCAYO (C), 1974, "¿Quito o Guayaquil? El sistema bicefálico ecuatoriano", Université de Paris I, Thèse de 3ème cycle, mimeo., direction H. COING, 196 p.
- MORENO DE PADILLA (C), 1984, "El proceso de redistribución espacial de la población y tendencias de la urbanización en el Ecuador, 1950-82", Quito, CONADE, 285 p.
- MORENO YANEZ (S), 1981, "Colonias mitmas en el Quito Incáico: su significación económica y política. Contribución a la etnohistoria ecuatoriana", I.O.A., Col. Pendoneros, No. 20, Otavalo.
- MORRIS (C), 1978, "L'étude archéologique de l'échange dans les Andes", Annales ESC, Paris.
- MUNICIPALIDAD DE AMBATO, MAG, 1980, "Proyecto Mercado Mayorista de Ambato", Proyecto FAO-ECU-78/007, Ambato.
- MUNICIPALIDAD DE QUITO, DIRECCION DE PLANIFICACION, 1980, "Plan Quito, esquema director", 3 volúmenes, Quito, 699 p.
- MUNICIPIO DE QUITO, 1983, "Memoria del Primer Seminario internacional. Asentamientos Espontáneos en áreas periféricas urbanas", Quito, 300 p.
- MUNICIPALIDAD DE QUITO, 1984, "Plan Quito", segunda edición, 640 p.
- MUNICIPIO DE CUENCA, 1982, "Reseña y síntesis del estudio del plan de desarrollo urbano del Area Metropolitana de la ciudad de Cuenca", Cuenca, 165 p.
- MUNICIPIO DE CUENCA, 1983, "Ordenanza para el control y administración del Centro Histórico de la ciudad de Cuenca", Cuenca, 24 p.
- MUNICIPIO DE CUENCA, "Plan de desarrollo urbano del área metropolitana de la ciudad de Cuenca", (Consulplan), Tomo 1, 255 p.
- MUNICIPIO DE QUITO, 1973, "(Area Metropolitana) Quito y su área metropolitana", Plan Director Dir. Municipal de Planificación, vol 1, 198 p.
- MUNICIPIO DE QUITO, 1977, "Informe sobre el Censo de Vendedores Mayoristas de frutas, granos tiernos y secos, hortalizas, tubérculos, harinas, pescado y mariscos, aves y huevos de la ciudad de Quito", Quito.

- MUNICIPIO DE QUITO, 1977, "Estudio de tarifas para el nuevo sistema de mercados de Quito", Quito.
- MUNICIPIO DE QUITO, 1977, "Ordenanza General de Mercados Minoristas No. 1826", Quito.
- MUNICIPIO DE QUITO, 1978, "Manual de Operaciones del Mercado Mayorista", Vol. I y II, Quito.
- MUNICIPIO DE QUITO, 1978, "Investigación de Precios realizada en los Mercados, Ferias y Supermercados de la ciudad de Quito", Quito.
- MUNICIPALIDAD DE QUITO, DIRECCION DE PLANIFICACION, 1980, "Plan Quito, esquema director", 3 volumenes, Quito, 699 p.
- MUNICIPIO DE QUITO, 1983, "Memoria del Primer Seminario internacional. Asentamientos Espontáneos en áreas periféricas urbanas", Quito, 300 p.
- MUNICIPIO DE QUITO, 1984, "Plan Quito", segunda edición, 640 p.
- MUNICIPIO DE QUITO, 1983, "Diagnóstico socioeconómico de los barrios periféricos de la ciudad de Quito", 87 p.
- MUNICIPIO DE SALINAS, 1982, "Plan director del área urbana de La Libertad y José Luis Tamayo" (Estudio realizado por Consulplan), vol. I, 365 p.
- MURRA (J.V.), 1975, "Formaciones económicas y políticas del mundo andino", IEP, Lima.
- OBEREM (U), 1981, "Los caranquis en la Sierra Norte y su incorporación al Tahuantinsuyo, Contribución a la etnohistoria ecuatoriana".
- OFICINA INTEGRADA DE PLANIFICACION DE ESMERALDAS, 1975, "Diagnóstico de la estructura urbana de la ciudad de Esmeraldas", vol. 2, 296 p.
- OFICINA INTEGRADA DE PLANIFICACION DE ESMERALDAS, 1975, "Propuesta de ordenamiento urbano y cantonal de Esmeraldas", vol 2, parte IV: Estudio de los sectores urbanizables del valle inferior del Río Teame, pp. 101-176.
- ORSTOM, 1986, "Analyse comparée de la croissance urbaine dans les pays en développement: Afrique et Amérique Latine (bilan du programme)", 30 pág. (document provisoire coordonné par M. Picouet).
- PAZ Y MIÑO (L), 1960, "Cartografía Quiteña", Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México, 73 p.
- PONCE (A), 1980, "Desarrollo urbano de Quito y problema habitacional", Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), Quito, 257 p.
- PONCE (A), VALENCIA (H), 1983, "Configuración del espacio regional ecuatoriano y desarrollo urbano de Quito y Guayaquil", Cuadernos CIUDAD Y SOCIEDAD, problemas urbanos del Tercer Mundo, CEU (Caracas); CIUDAD (Quito); SUR (Santiago) ILDIS, Quito, pp. 31-73.
- PUMAIN (D), 1982, "La dynamique des villes", Ed. Economica Coll. Geographie Economique, Paris, 223 p.
- QUINTERO (R), 1980, "El mito del populismo en el Ecuador", FLACSO, Quito.
- REVISTA "NUEVA", Quito, (seguimiento por dos años) 1983-1984
- REVISTA "VISTAZO", Quito, (seguimiento por dos años) 1983-1984

- RIZ (L de), 1968, "El proceso de urbanización en el Ecuador", CEPAL.
- RODRIGUEZ, VILLAVICENCIO (G), 1979, "Notas para la discusión del problema de la vivienda en América Latina: el caso de Guayaquil", Serie Documentos CIUDAD; Quito, 3, 23 p.
- RODRIGUEZ (J), 1985, "Diagnóstico de situación: El deterioro del medio ambiente. El caso de Manabí", en Revista Geográfica No. 21, Agosto 1985, Instituto Geográfico Militar, Quito, pp. 171-187.
- ROJAS MIX (M), 1978, "La Plaza Mayor. El urbanismo instrumento de dominio colonial", Muchnik ed., Barcelona.
- ROMANO YABOUR DE TOBAR (M), "El proceso de socialización urbana", "La urbanización en América Latina", op. cit.
- RUMAZO GONZALEZ (J.) 1946, "La Región Amazónica del Ecuador en el siglo XVI", Banco Central del Ecuador, Quito, 272 p.
- RYDER (R), 1984, (a), "Segundo informe técnico "La Mena II, enero 1984", en "Quito, aspectos de su dinamismo geográfico", Documentos de Investigación No. 5, CEDIG, Quito, 87 p.
- RYDER (R), 1984 (b), "La evolución funcional de una ciudad andina: el caso del barrio Mariscal Sucre en Quito (1975-1981)", en Documentos de Investigación No. 5, CEDIG, Quito, pp. 45-58.
- SAINT GEOURS (Y), s/f. "La genèse de l'industrie en Equateur", documento inédito.
- SALOMON (F), 1978, "Systemes politiques verticaux aux marches de l' Empire Inca", Annales ESC, Paris.
- SALOMON (J), 1982, "Estudio socioeconómico de Guasmo Oeste (Fertisa)", Guayaquil, 72 p.
- SANTOS (M), 1971, "Les villes du Tiers Monde", Paris, Genin, 428 p.
- SANTOS (M), 1970, "Geografía y economía urbana en los países subdesarrollados", Oikos Tan, Barcelona, (Traducc. parcial al castellano).
- TAAFFEE (E), "Geography of transportation" Prentice-Haff, INC, Englewood cliffs, Nj. 1973, pag. 47-49.
- TORRES (V), 1983, "Movilización política en los barrios populares de Quito", en Ecuador Debate, Quito, pp. 124-138.
- UNESCO, 1962, "L'Urbanisation en Amérique Latine" en Actes du Stage d'études de Santiago de Chile, 330 p.
- UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL, 1977, "Crónica comercial e industrial de Guayaquil en el 1er. siglo de la Independencia 1820-1920", Facultad de Ciencias Económicas Universidad de Guayaquil, 145 p.
- VALENCIA (V), 1982, "Invasiones de tierras y desarrollo urbano de la ciudad de Guayaquil", Tesis para optar la maestría en ciencias sociales, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) sede Quito, Quito, 166 p.
- VELASCO (F), 1981, "Ecuador: subdesarrollo y dependencia", ed. El Conejo, Quito.
- VERDUGA (C), 1978, "El proceso económico ecuatoriano contemporáneo (análisis del período 1972-1975)", en "Ecuador, hoy", p. 59-90.
- VILLAMIZAR DE NIETO (H), CLAVIJO (S), HUNG (F), 1982, "Consecuencias de la devaluación del sucre sobre el comercio Colombo-ecuatoriano", Banco de la República, Bogotá, 22 p.

WACHTEL (N), 1973, "Sociedad e ideología", IEP, Lima.

WARMAN, (A), s/f, "Invitación al pleito" (fotocopia)

WICKELL (S), 1984, "Primer informe técnico "La Mena II". enero 1983, en "Quito, aspectos de su dinamismo geográfico", Documentos de Investigación No. 5, CEDIG, Quito, 87 p.

ZAWISZA (M.L.), 1972, "Fundación de las ciudades hispanoamericanas", en Boletín del Centro de Investigaciones históricas y estéticas. No. 13, Caracas.

INDICE GENERAL

	Págs.
AGRADECIMIENTO	3
SUMARIO	5
PREFACIO	7
INTRODUCCION GENERAL	9
PRIMERA PARTE: LA RED URBANA DEL ECUADOR	
INTRODUCCION	15
CAPITULO 1. INTRODUCCION HISTORICA: FORMAS URBANAS Y FORMACIONES SOCIALES EN EL ECUADOR: LOS PRINCIPALES ACTORES	
16	
1. De la diferencia a la jerarquía. El Incario: centralismo y nacimiento de la ciudad	17
2. Continuidades y rupturas: la ciudad en la Colonia	20
3. Nacimiento de lo urbano y proceso de urbanización.	25
3.1. De la ciudad a lo urbano: la irrupción del Ecuador en la Modernidad dependiente	25
3.2. Guayaquil, polo de la nueva formación social: su función y los actores de su desarrollo.	26
3.3. Crisis del Cacao y Nueva Conformación Urbana	28
4. La Era bananera, tercer período del proceso de urbanización nacional.	30
5. Renta petrolera y consolidación de la intervención estatal.	34
CAPITULO 2. GEODEMOGRAFIA DE LA RED URBANA ECUATORIANA (1950 - 1982)	
37	
1. Crecimiento y apareamiento de localidades de 10 mil y más habitantes: 1950 - 1982	37
2. Distribución de la población por localidades según su tamaño y número, por región geográfica: evolución entre 1950, 1962, 1974 y 1982.	40
3. Diversidad de los ritmos de crecimiento en las localidades urbanas. Migraciones diferenciales a las ciudades	43
4. Clasificación de las localidades según la importancia de los saldos migratorios en su crecimiento demográfico	43
5. Estructura demográfica de la población urbana. Generalidades.	49
5.1. Generalidades sobre la estructura geodemográfica (sexo, edad y espacio) del Ecuador.	49
5.2. Generalidades sobre la estructura demográfica (sexo y edad) de las localidades de 10 mil y más habitantes.	55
CAPITULO 3. JERARQUIA URBANA Y TIPOS DE CIUDADES EN EL ECUADOR	
56	
1. Jerarquización y tipificación de ciudades ecuatorianas: algunas tentativas.	56
1.1. Primer intento de jerarquización	56
1.2. Segundo intento de jerarquización	57
1.3. Los estudios de la JUNAPLA	57
1.4. La Jerarquía urbana en las regiones	60
1.5. Un reciente ensayo de jerarquización urbana nacional	62

2.	Jerarquía y tipo de ciudades según un análisis pluri- variable	64
2.1.	Clasificación	64
2.2.	Tratamiento gráfico "objetivo"	65
2.3.	Tratamiento gráfico según criterio histórico	67
2.4.	Tratamiento gráfico según los actores financieros	68
2.5.	Sector público - sector privado	69
2.6.	Dinamismo de la red urbana	71
2.7.	Sistemas regionales	71
	Anexo	74
	CAPITULO 4. FLUJOS Y AREAS DE INFLUENCIA URBANA	76
1.	El sistema bancario y los flujos financieros	76
1.1.	Los actores en el manejo de capitales	77
1.2.	Los capitales del crédito	78
1.3.	Centros de decisión y flujos financieros	78
2.	Flujos de información y zonas de influencia urbana	80
2.1.	Los medios de comunicación individuales	81
2.2.	Los medios de comunicación colectivos	84
3.	El abastecimiento de las ciudades en productos alimenticios: Centros abastecedores y Centros consumidores	85
3.1.	Centros urbanos abastecedores	87
3.2.	Los grandes centros consumidores - Guayaquil y Quito	89
3.3.	Los actores del abastecimiento	92
4.	Flujos de pasajeros terrestres y aéreos dentro del país	92
4.1.	Flujos de personas por carreteras	92
4.2.	Flujos de personas por avión	97
4.3.	Infraestructuras hospitalarias y universitarias	101
5.	Areas de influencia en la determinación de regiones polarizadas	101
5.1.	Primer nivel	101
5.2.	Segundo nivel	101
5.3.	Roles excepcionales y tendencias generales	103

**SEGUNDA PARTE: ASPECTOS REGIONALES DEL
DESARROLLO URBANO**

	INTRODUCCION	107
	CAPITULO 5. QUITO-GUAYAQUIL: Eje central o bicefalia	108
1.	Crecimiento espacial y demográfico, y evolución económica. Guayaquil y Quito: ¿dos metrópolis que compiten y/o que se complementan?	109
1.1.	La era colonial. Quito domina el espacio; Guayaquil es la salida portuaria indispensable en el cuadro de las re- laciones Imperio/Metrópoli (1534 - 1830)	110
1.2.	La economía agroexportadora y la afirmación del poder económico de Guayaquil (1860-1960)	111
1.3.	La explotación petrolera y sus consecuencias urbanas: crecimiento del papel del Estado y de Quito (a partir de 1972)	115
2.	Dos medios geográficos diferentes pero constrictivos	119
2.1.	Guayaquil: una extensión espacial limitada por las mareas y las inundaciones	120
2.2.	Quito: un crecimiento frenado por la topografía	120
2.3.	Los medios naturales, las orientaciones económicas y sus consecuencias humanas	121
3.	La "crisis urbana": ¿una situación menos dramática en Quito que en Guayaquil?	121
3.1.	Condiciones de vida cada vez más difíciles	122
3.2.	La planificación y la segregación espacial-residencial	123

3.3.	Las orientaciones de los organismos del Estado en favor de la vivienda	125
3.4.	Estudio comparativo de ocho barrios populares de Guayaquil y Quito	128
4.	El dinamismo de los barrios y de las organizaciones barriales	131
4.1.	Dos diferentes mecanismos de acceso a la tierra	131
4.2.	Las metas y las estrategias de las organizaciones populares en Guayaquil y en Quito	133
4.3.	Estrategias populares diferentes	135
CAPITULO 6. LAS CIUDADES INTERMEDIAS DE LA SIERRA.		
	Actores y Espacio	136
1.	La evolución de la red de las ciudades de la Sierra	136
1.1.	Red urbana serrana e integración nacional	138
1.2.	La red de las ciudades de la Sierra hacia 1920.	139
1.3.	La evolución reciente	139
1.4.	La evolución interna de las ciudades intermedias de la Sierra	141
1.5.	La difusión de la urbanización en el espacio rural.	141
2.	Cuenca y su región.	144
2.1.	Evolución del papel de Cuenca	144
2.2.	El desarrollo industrial.	145
2.3.	Aspectos del desarrollo actual de Cuenca.	146
2.4.	Las pequeñas ciudades de la región de Cuenca	147
3.	Loja y la red urbana del Sur de la Sierra.	147
3.1.	La génesis de una ciudad de feria internacional.	147
3.2.	¿Crecimiento demográfico o desarrollo? Funciones y actores.	148
3.3.	Sector público y crecimiento urbano	148
3.4.	La función comercial - la organización de intercambios	149
3.5.	Las ciudades pequeñas.	149
4.	Las ciudades de la Sierra Central.	150
4.1.	Latacunga-Ambato-Riobamba-Guaranda	150
4.2.	Una diferencia que se acentúa.	151
4.3.	La personalidad geográfica de las ciudades de la Sierra Central.	152
4.4.	Los pequeños centros de la Sierra Central	154
5.	Las ciudades del Norte de la Sierra	154
CAPITULO 7. EL PROCESO DE URBANIZACION EN LA COSTA ECUATORIANA.		
1.	El contexto Histórico-Espacial en el Litoral	158
1.1.	Un poco de historia.	159
1.2.	El modelo Agro-exportador	159
1.3.	La Situación Demográfica	161
2.	Interpretación y Alcance al Modelo de Taafee.	161
3.	El desarrollo inicial de los pueblos	165
4.	Tres ciudades: Tres realidades	166
4.1.	Manta.	166
4.2.	Milagro.	167
4.3.	Esmeraldas	167
5.	A manera de conclusión	169
CAPITULO 8. PROCESO DE URBANIZACION EN ZONAS PIONERAS		
	Emergencia de las ciudades en las actuales zonas de colonización.	170
1.	Carácter heterogéneo del "hecho urbano" en las zonas de colonización.	171
1.1.	La Costa	171
1.2.	La Región Amazónica	171

2.	La emergencia de las ciudades: el caso de Napo	172
2.1.	El ejército y la administración	172
2.2.	Las misiones religiosas	172
2.3.	Los "centros poblados" de las cooperativas de colonos	173
2.4.	Los proyectos oficiales de colonización	173
3.	¿Lago Agrio o Nueva Loja?	173
4.	Las condiciones de vida	177
5.	Las relaciones inter-regionales	178
6.	¿Otras evoluciones?	178
7.	Santo Domingo de los Colorados	179

**TERCERA PARTE: EFECTOS DEL CRECIMIENTO
URBANO, Estudios de casos**

INTRODUCCION	183
CAPITULO 9 PROBLEMAS AMBIENTALES DEL CRECIMIENTO URBANO, CASO DE MANTA Y LATACUNGA	184
1. El funcionamiento y las perturbaciones de los sitios urbanos	184
1.1. Los sitios urbanos de la Sierra	184
1.2. Los sitios urbanos de la Costa	185
2. Problemas ecológicos del crecimiento urbano: contaminación y consumo	187
2.1. Las contaminaciones urbanas	187
2.2. La evacuación de los desperdicios	188
2.3. El aprovisionamiento de agua	189
3. La ciudad de Manta	190
3.1. Botaderos públicos de basura	190
3.2. Aluviones y reactivación de quebradas	190
3.3. Desechos industriales.	191
3.4. Otros problemas de la salud urbana	191
4. La ciudad de Latacunga	193
4.1. Un río contaminado	193
4.2. Uso agrícola de las aguas del río Cutuchi.	195
4.3. Disposición de basura	195
5. Situación comparativa	196
CAPITULO 10. CRECIMIENTO URBANO Y DINAMICA DE LOS BARRIOS. Segregación funcional y residencial.	197
1. Mutaciones funcionales y transformación del paisaje urbano	201
1.1. Funciones "modernas", mutaciones y creación de zonas centrales	201
1.2. Las funciones "motrices" y sus consecuencias a escala intra-urbana.	214
2. El espacio y la segregación residenciales a escala micro-urbana	220
2.1. El mercado "formal" del suelo urbano y de la construcción	223
2.2. El mercado "informal" del suelo urbano y de la construcción	227
CAPITULO 11. CRISIS DEL TRANSPORTE URBANO EN QUITO, GUAYAQUIL Y CUENCA	233
1. Introducción	234
2. Quito	235
3. Cuenca	236
4. Guayaquil	238
CAPITULO 12. ABASTECIMIENTO DE LAS CIUDADES, MERCADOS Y FERIAS	241
1. Aproximación histórica	241
2. Aproximación a la producción y comercialización.	242
3. ¿Cómo circulan los productos alimenticios y quién los canaliza?	246
4. Las Zonas productoras.	246
5. Los centros de acopio	248

6.	Los centros de consumo. Funcionamiento de sus mercados y ferias	249
6.1.	El caso de Quito	250
6.2.	Las otras ciudades.	252
7.	Los flujos inter e intraurbanos: el papel de los feriantes	252
CAPITULO 13. AMBATO, CIUDAD MERCADO		254
1.	La importancia de los mercados y ferias de Ambato. Factores explicativos	256
1.1.	Factores de producción	256
1.2.	La ubicación de la provincia y su articulación vial	258
1.3.	El proceso histórico de comercialización interna del país y el dinamismo de Ambato.	259
1.4.	El tamaño y la estructura de la cadena de intermediación	260
2.	La red de mercados y ferias de Tungurahua y su desarrollo	262
2.1.	El subsistema de Ambato.	265
2.2.	El subsistema de Pelileo.	265
2.3.	El Subsistema de Pillaro.	265
2.4.	El subsistema de Quero	265
3.	Los mercados y ferias de Ambato.	265
3.1.	Las ferias mayoristas o plazas	265
4.	Actualidad y perspectivas	270
CAPITULO 14. CONSTITUCION DE LOS CONJUNTOS URBANOS		
MANTA-PORTOVIEJO Y MACHALA- PUERTO		
BOLIVAR		274
1.	Eje Manta-Portoviejo	275
2.	Eje Machala-Puerto Bolívar	279
3.	Situación comparativa	282
CONCLUSION GENERAL		287
BIBLIOGRAFIA.		293
INDICE GENERAL.		303

GEOGRAFIA BASICA DEL ECUADOR

- Tomo I** Geografía Histórica (publicado)
- Tomo II** Geografía de la Población (en preparación)
- Tomo III** Geografía Urbana (publicado)
- Tomo IV** Geografía Física (en preparación)
- Tomo V** Geografía Agraria (en preparación)

AUTORES

Serge Allou
Philippe Cazamajor
Henri Godard
Nelson Gómez
Blandine Gravelin
Juan León
Luz del Alba Moya
Pierre Peltre
Michel Portais
José Rodríguez

LA GEOGRAFIA BASICA DEL ECUADOR es un proyecto de amplios horizontes y de especial actualidad. Teniendo como eje de reflexión la cuestión del espacio, pretende abordar los más variados aspectos de la realidad ecuatoriana.

Sintética y vasta a la vez, es una obra que está llamada a satisfacer una necesidad de conocimiento y de acción para todo ecuatoriano. Su objetivo no es otro que estudiar explícitamente todo lo que en el país es testimonio de una relación elemental: la del hombre y su entorno físico y social.

Con el presente tomo, dedicado a la **GEOGRAFIA URBANA**, se continúa la publicación de este ambicioso proyecto.

EL ESPACIO URBANO EN EL ECUADOR es un conjunto de ensayos articulados en torno a los principales ejes de la formación socioespacial del Ecuador cuales son, la red urbana nacional, sus manifestaciones regionales y sus principales efectos de su crecimiento.

En el marco del Acuerdo de Cooperación científica entre el IPGH (Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Sección Ecuador) y el ORSTOM (Instituto Francés de Investigación Científica para el Desarrollo en Cooperación) el CEDIG se complace en presentar al público esta nueva obra colectiva, fruto de una mutua colaboración entre investigadores ecuatorianos y franceses.