

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.

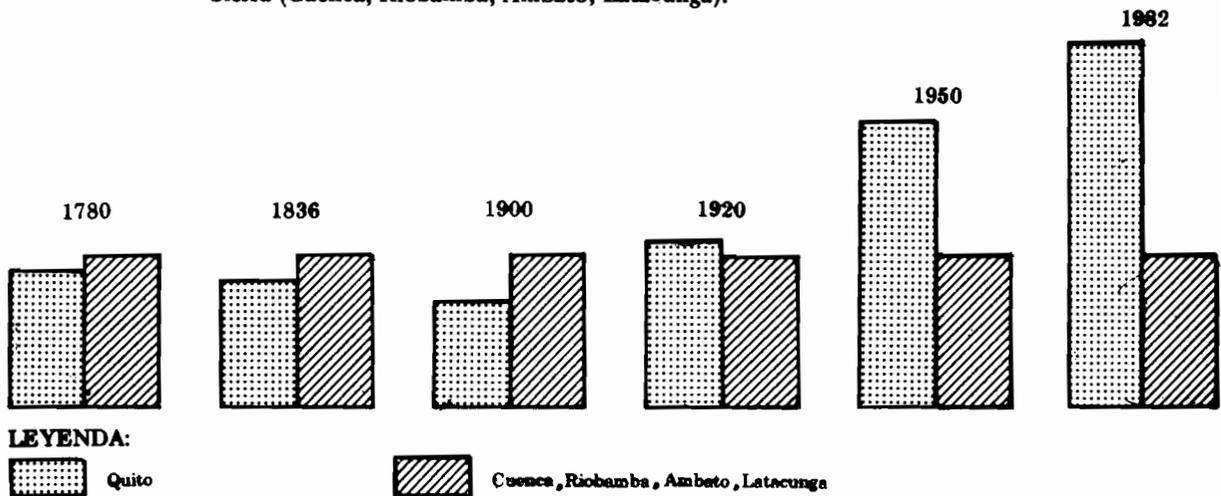
#### 1. La evolución de la red de las ciudades de la Sierra

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 238o/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 242o/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).

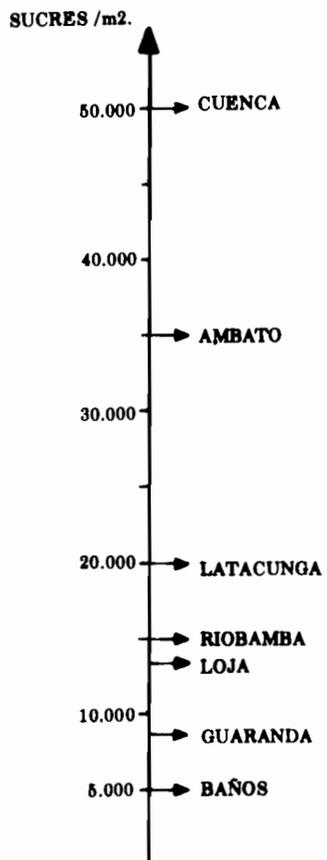
#### 1.4. La evolución interna de las ciudades intermedias de la Sierra.

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

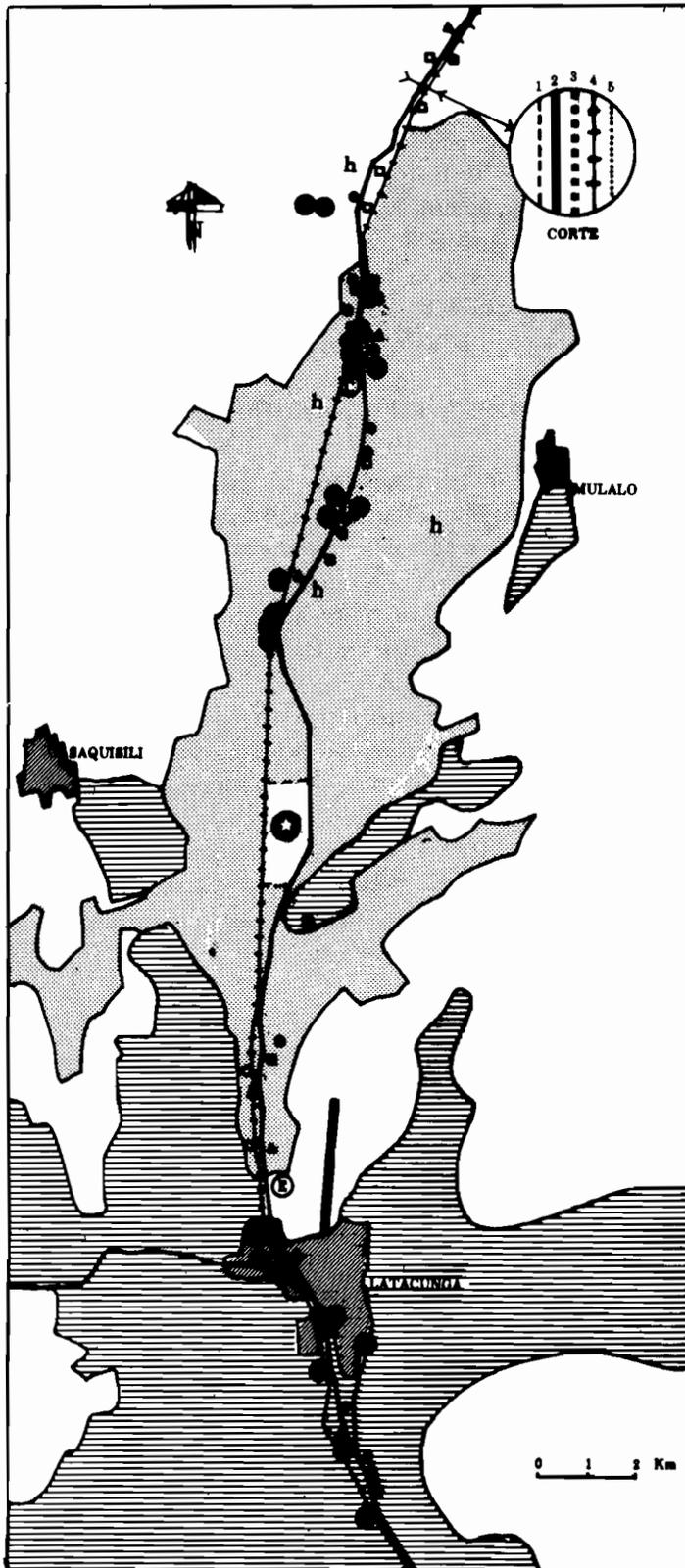
CUADRO 3

## 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
<b>Sierra</b>				
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
<b>Costa</b>				
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
<b>R. Amaz. y Gal.</b>				
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.

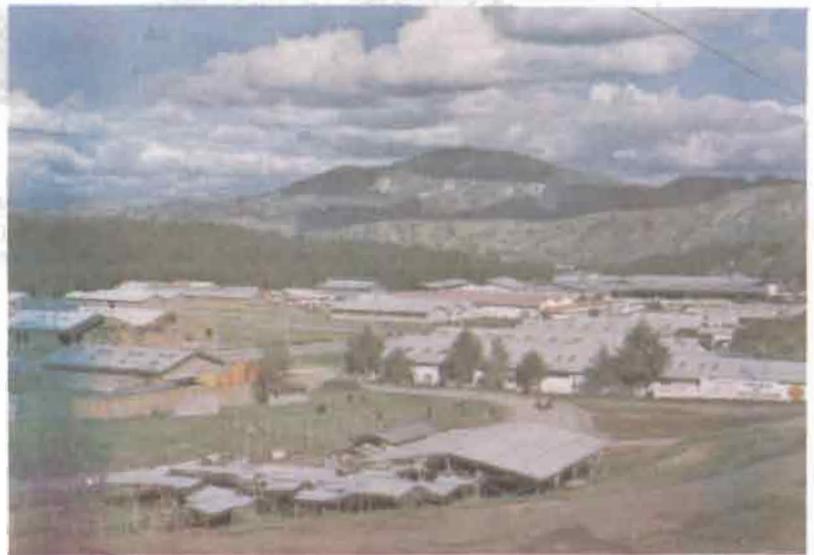
Dos universidades, una pública y otra privada (21), hacen actualmente de Loja la ciudad del Ecuador con más fuerte proporción de población universitaria. Los estudiantes acuden de toda la provincia, de la parte serrana de El Oro y de Zamora. Un centenar de estudiantes extranjeros, desde Colombia a Chile, perpetúan la tradición lojana de intercambios con espacios lejanos (22).

### 3.3. Sector público y crecimiento urbano.

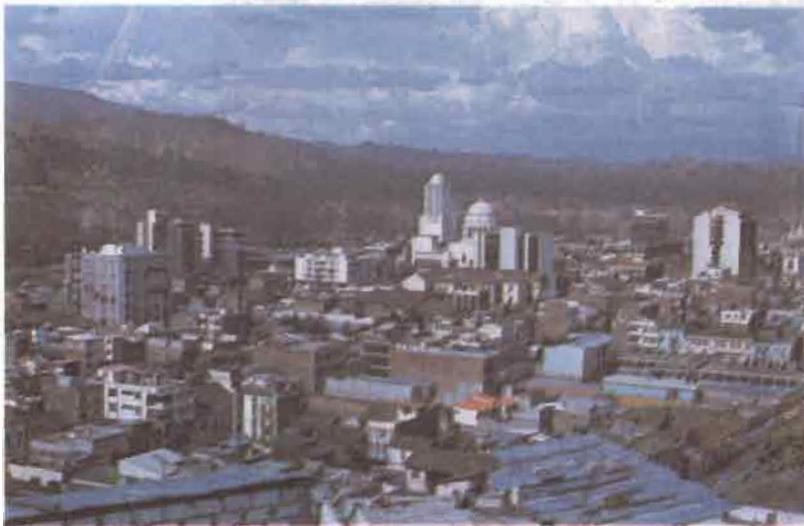
Actualmente, lo que impresiona de inmediato a los ojos del geógrafo en la ciudad de Loja, es la parte excepcional que tiene el sector público en la construcción de edificios modernos: PREDESUR, el Municipio, el Consejo Provincial, el IESS, el Banco Cen-



**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.

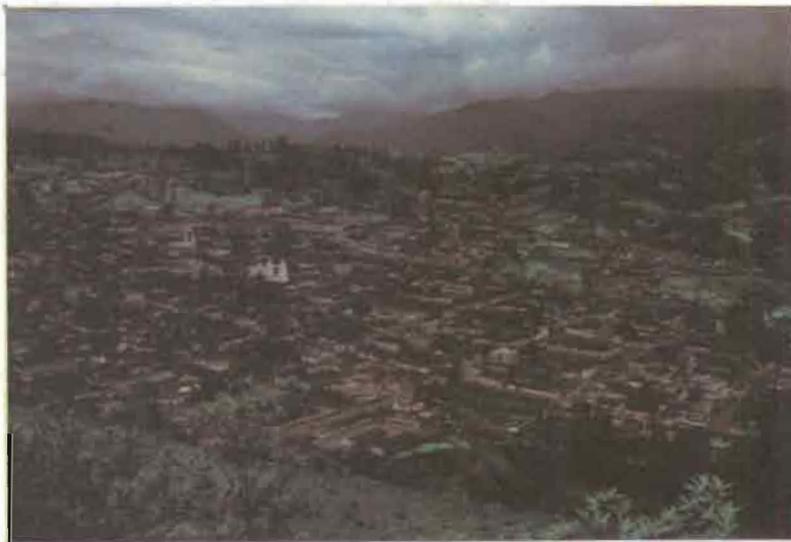


**3. Ambato:**  
Dinamismo de una ciudad que crece en un sitio topográfico difícil. Comercio, servicios e industria en manos de actores locales.



**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 m<sup>2</sup>. 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 costero 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 Armero 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 m<sup>2</sup> 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 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).

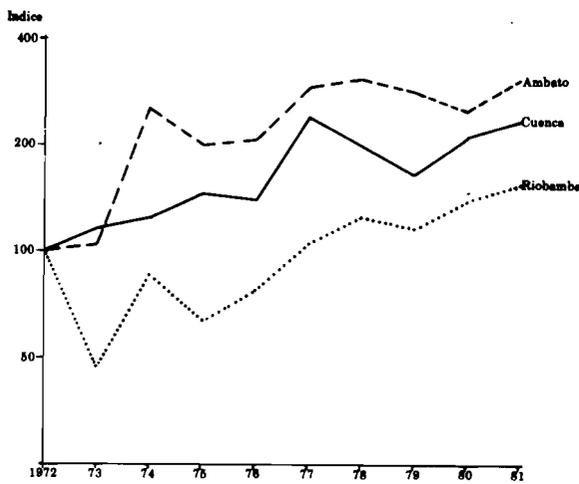


Gráfico Semilogarítmico  
Evolución del índice de autorizaciones de construcción en m2. de tres ciudades medianas de la Sierra. Índice 100 - 1972

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

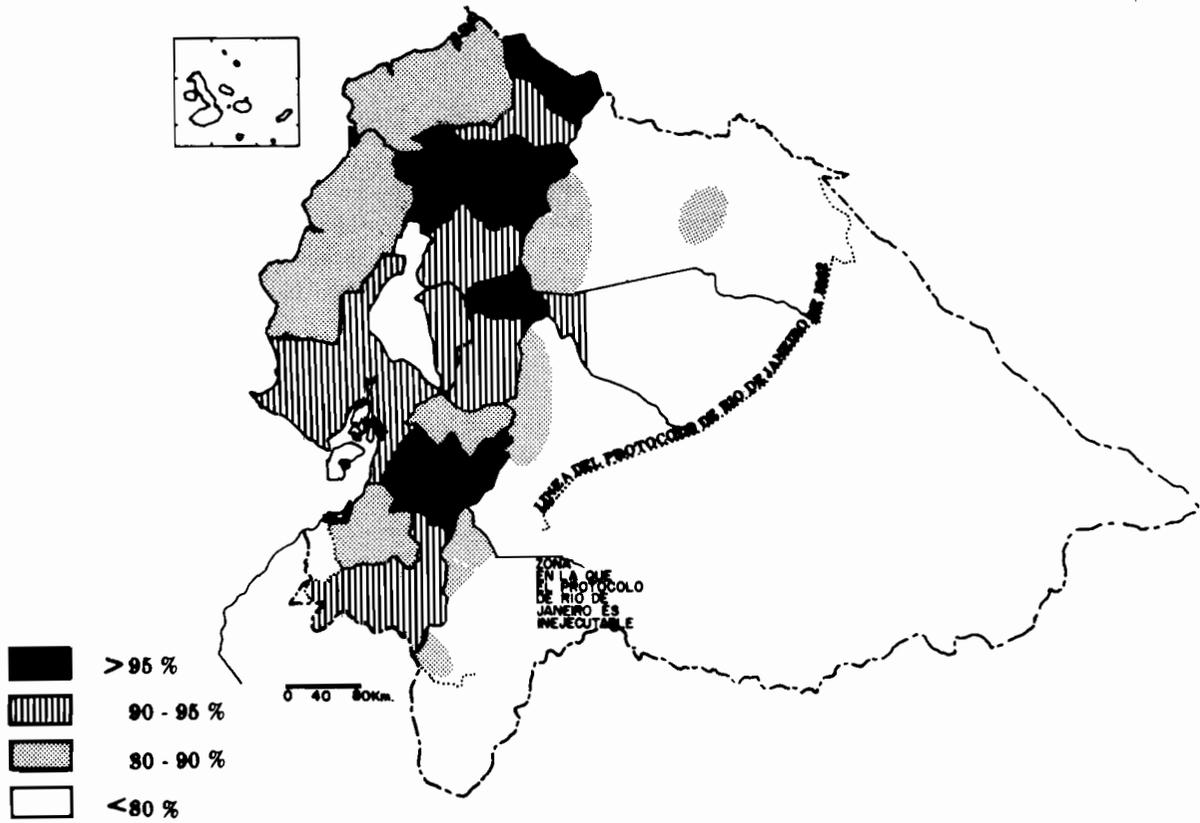
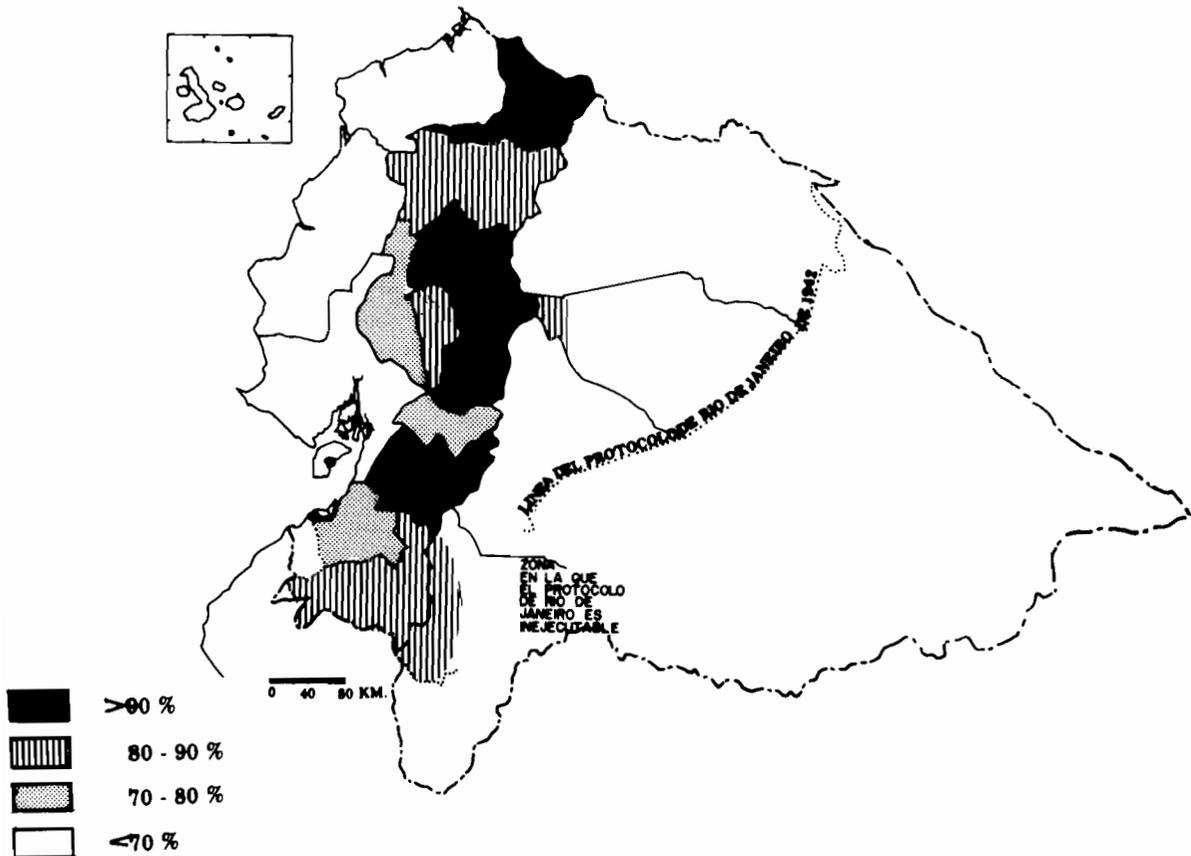


Fig. No. 6 Agua Potable: % de viviendas urbanas con conexión de agua potable - 1982



## EQUIPAMIENTO DEL SECTOR

Fig. No. 7 Alcantarillado: % de viviendas urbanas con conexión de alcantarillado

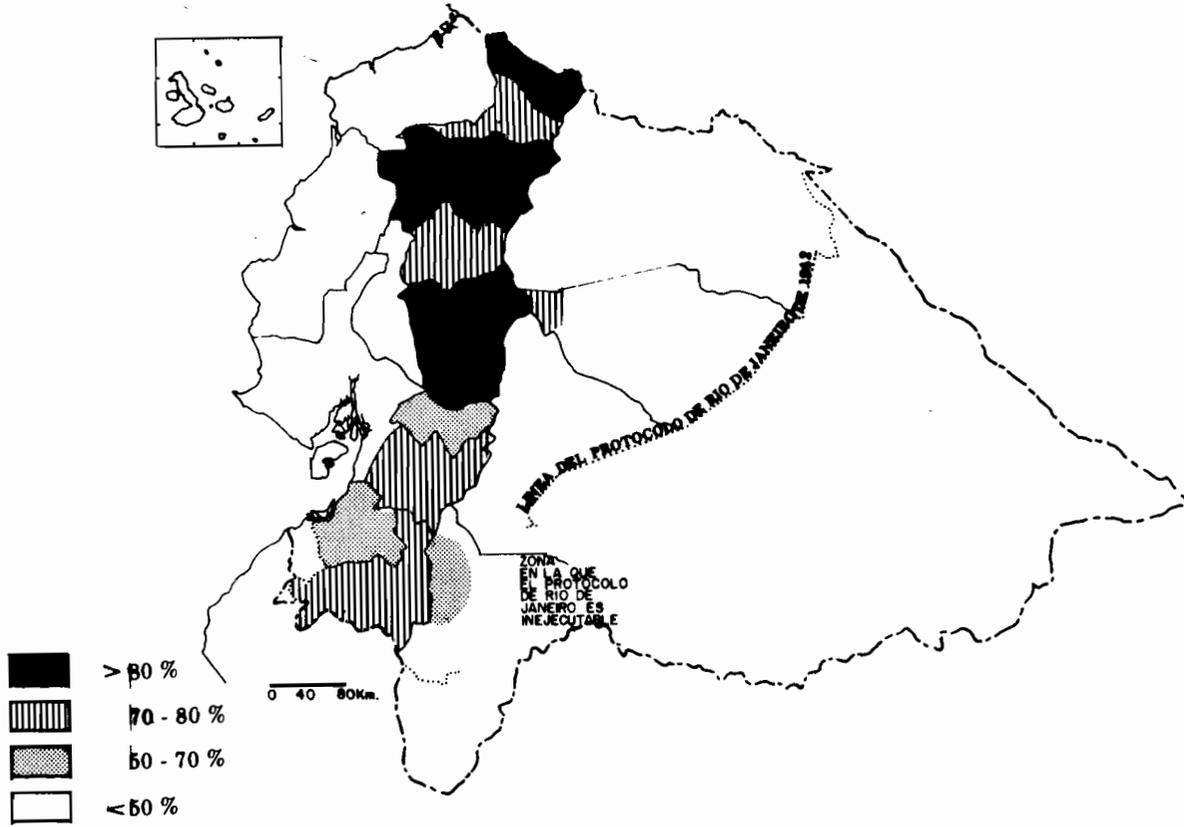
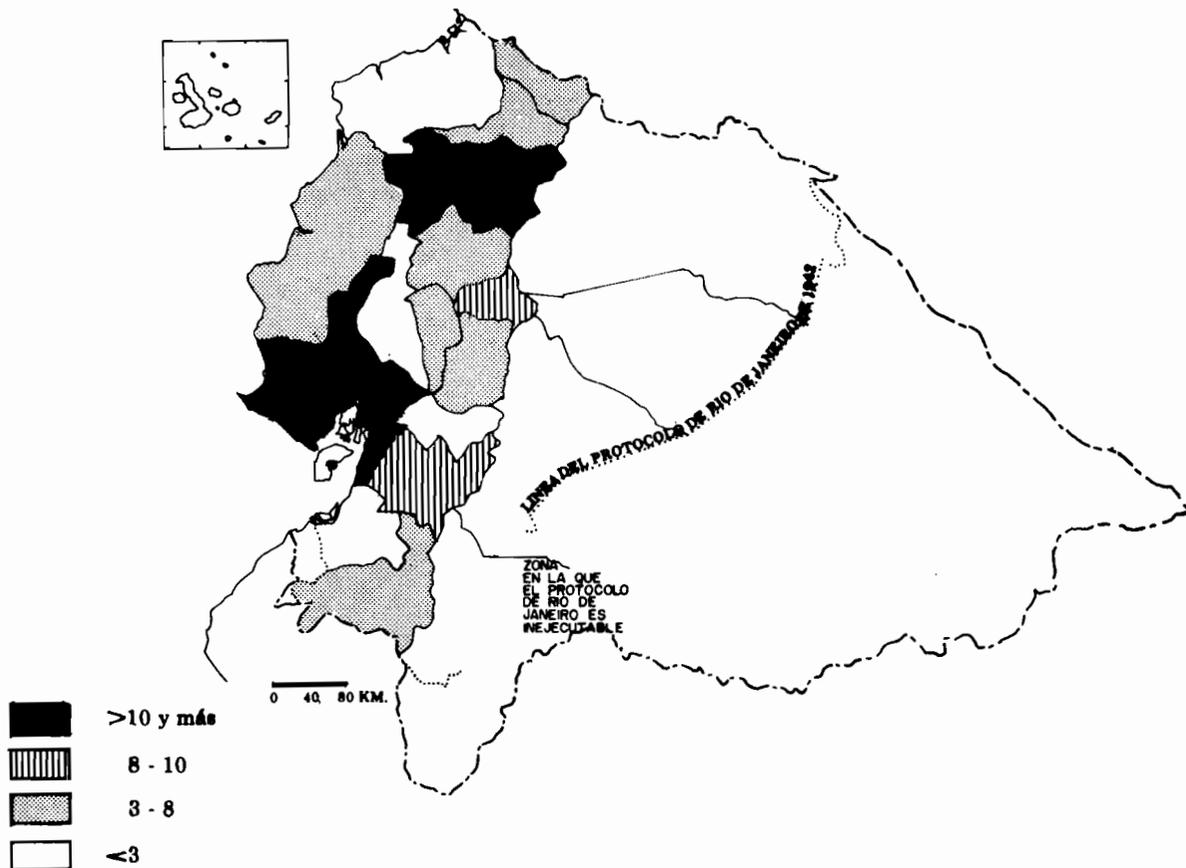


Fig. No. 8 Teléfono - número de teléfonos por 100 hab. urbanos



GEOGRAFIA BASICA DEL ECUADOR

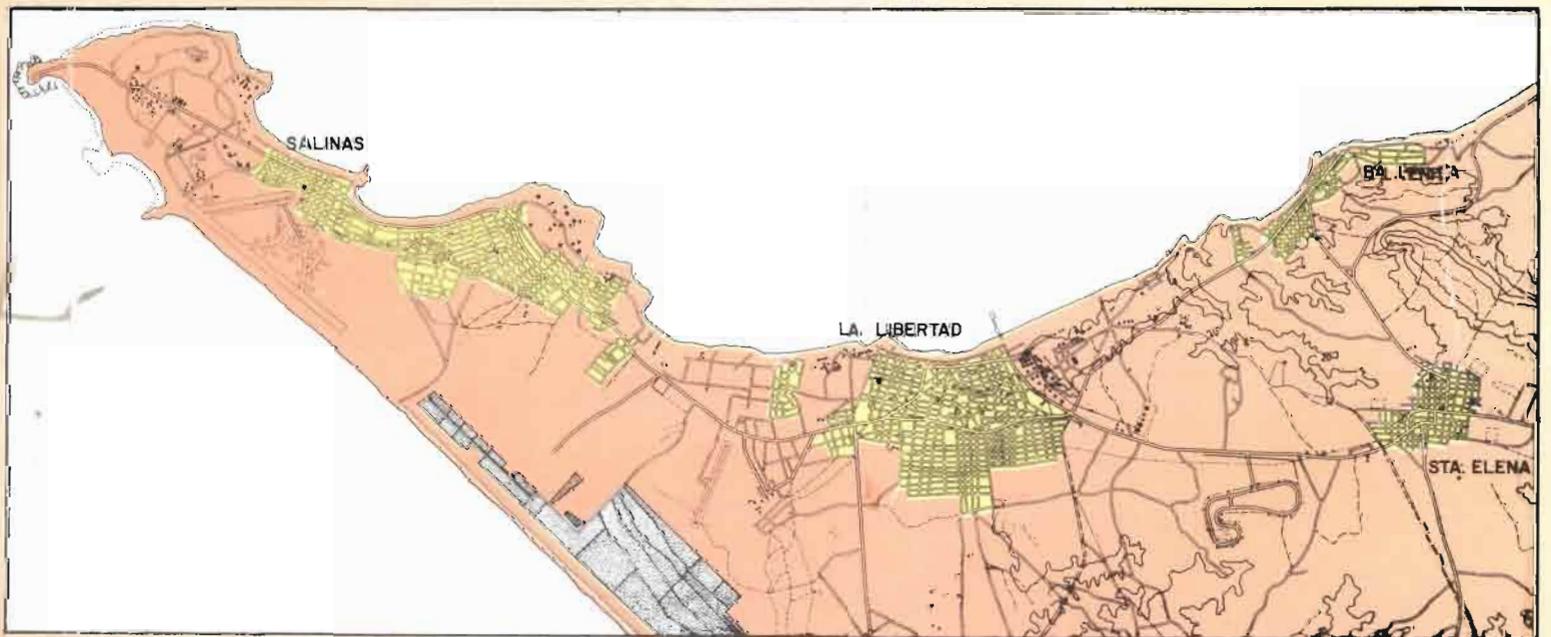
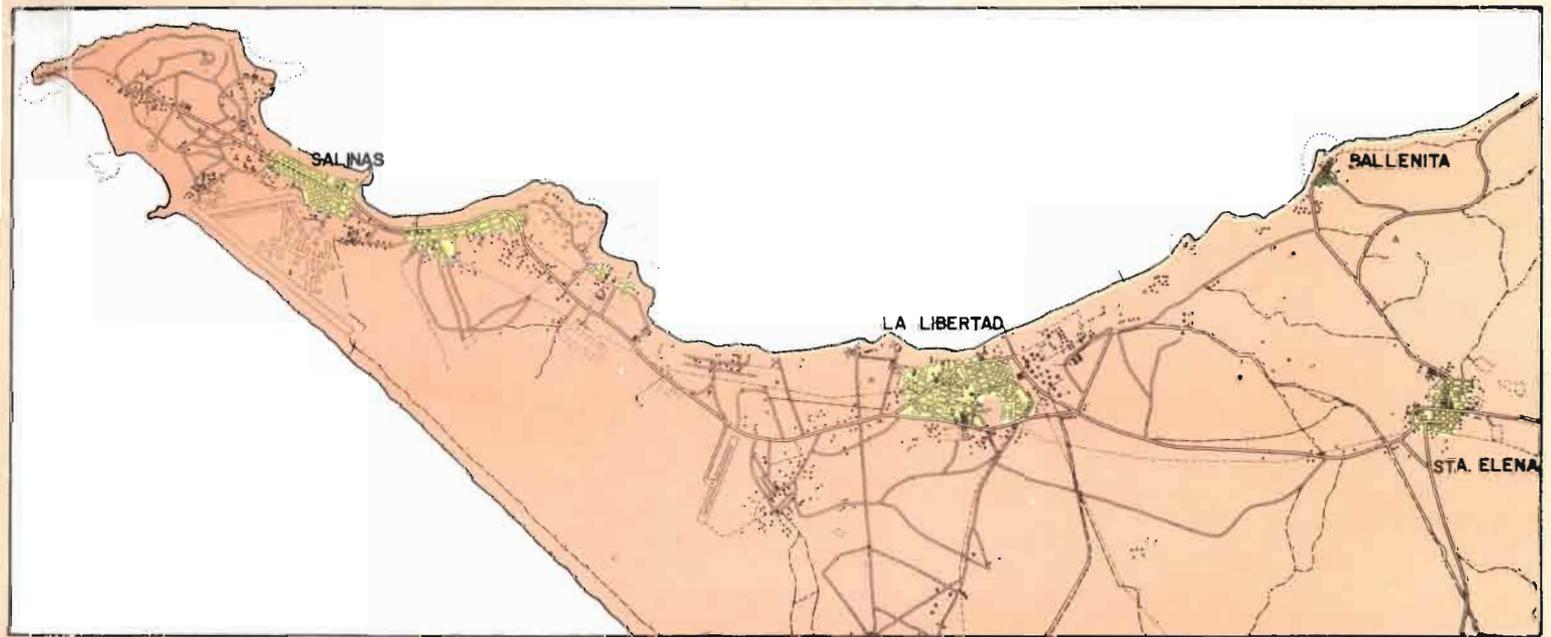
TOMO III GEOGRAFIA URBANA



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

## 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