





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-





CUADRO 3

## PRINCIPALES SERVICIOS EN LAS AREAS URBANAS

PROVINCIAS	% Viviendas con dotación 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)





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.

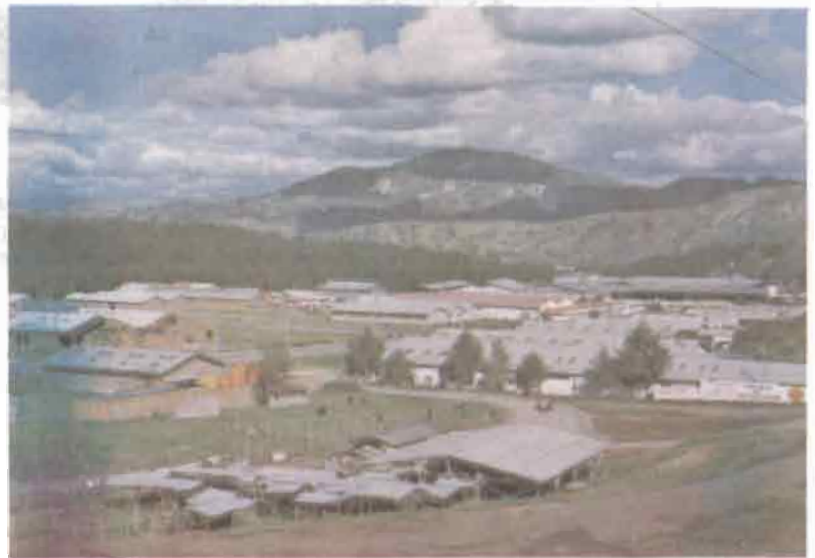
Sin embargo, las bases económicas de Cuenca siguen sanas: el desarrollo industrial ha sido posible gracias a capitales del lugar. Dos bancos y una compañía financiera lo apoyan muy vigorosamente y el CREA, desde hace algunos años, busca promover la pequeña industria mediante la formación administrativa 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-



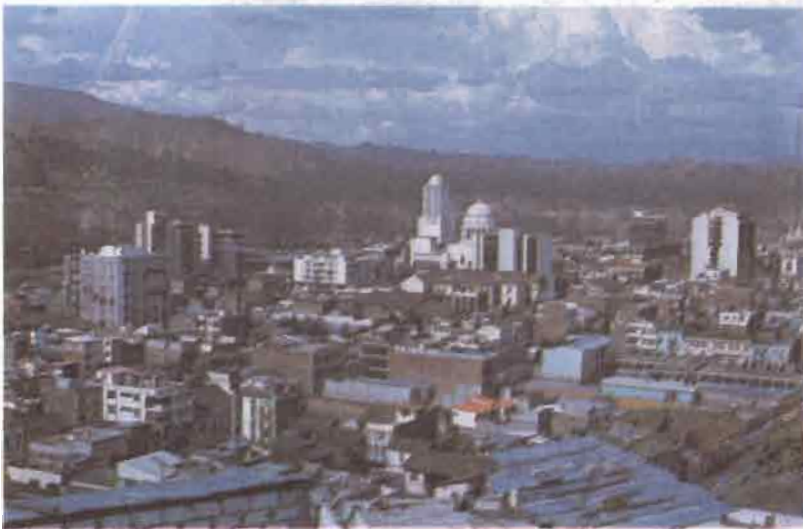




**1. Cuenca:**  
El patio de una antigua casa del casco colonial. Un lugar fuera del tiempo en una ciudad heredera de un gran patrimonio cultural



**2. Cuenca:**  
Parte industrial. Exigiosa 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. Chirbo:

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 provento 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.





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



## 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).

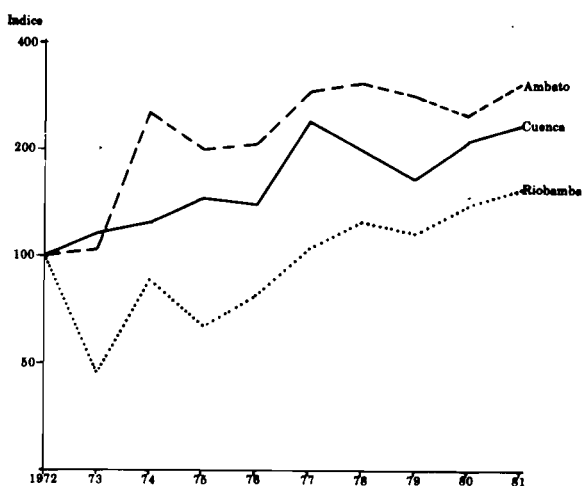


Gráfico Semilogarítmico  
Evolución del índice de autorizaciones de construcción en m2. de tres ciudades medianas de la Sierra. Índice 100 - 1972

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.

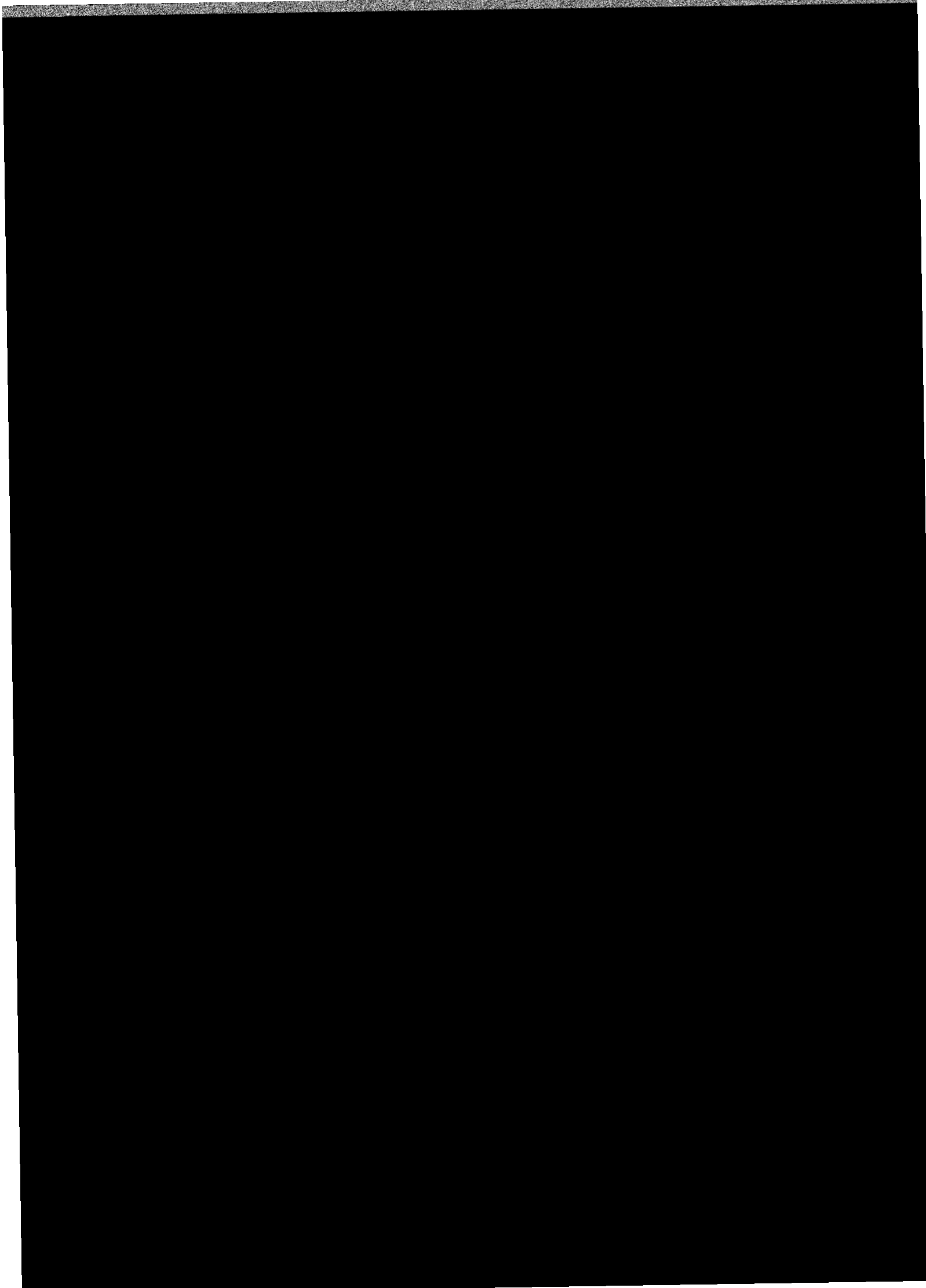
Si las ciudades del Carchi tienen rasgos que las asemejan a Nariño que está cerca, las ciudades de Imbabura —Ibarra, Otavalo, Cotacachi, Atuntaqui—, tienen un destino cada vez más común; forman un solo conjunto cuya tendencia es coagular el espacio urbano y el rural. Caminos, industrias, artesanías, 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-





## EQUIPAMIENTO DEL SECTOR

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

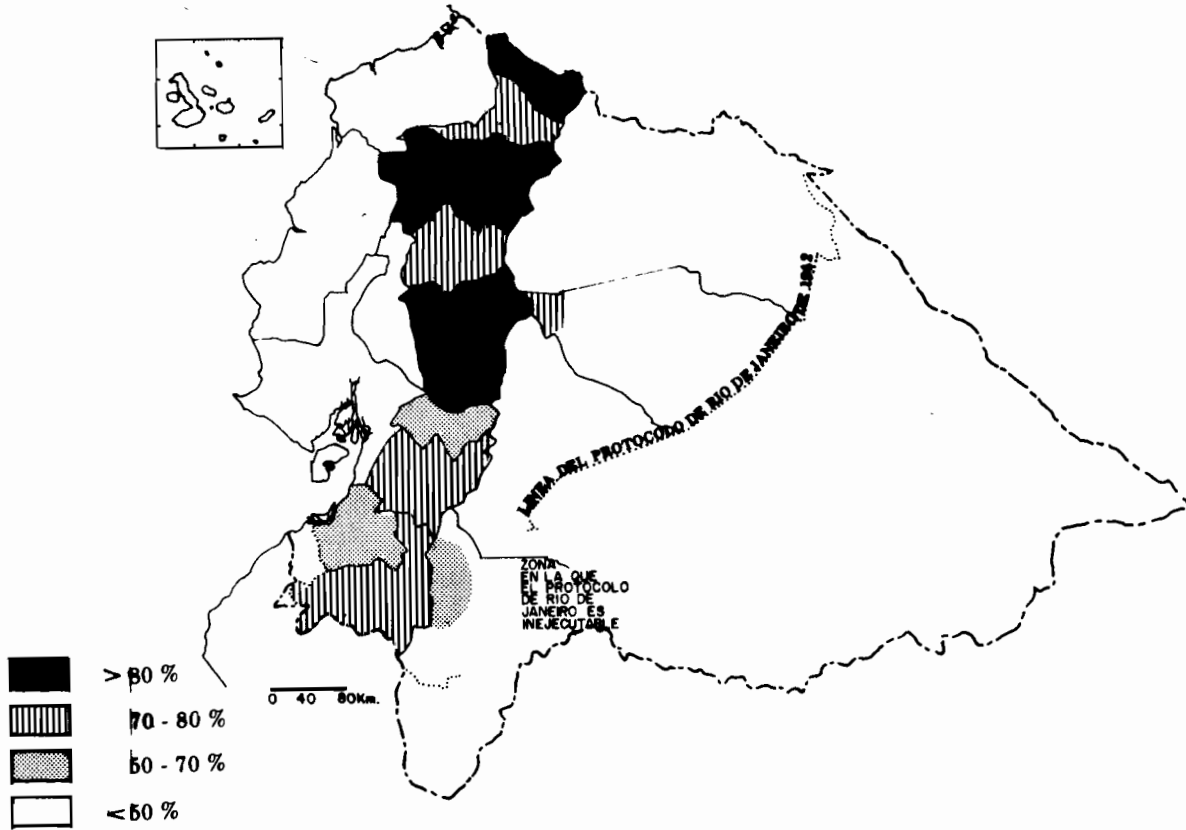
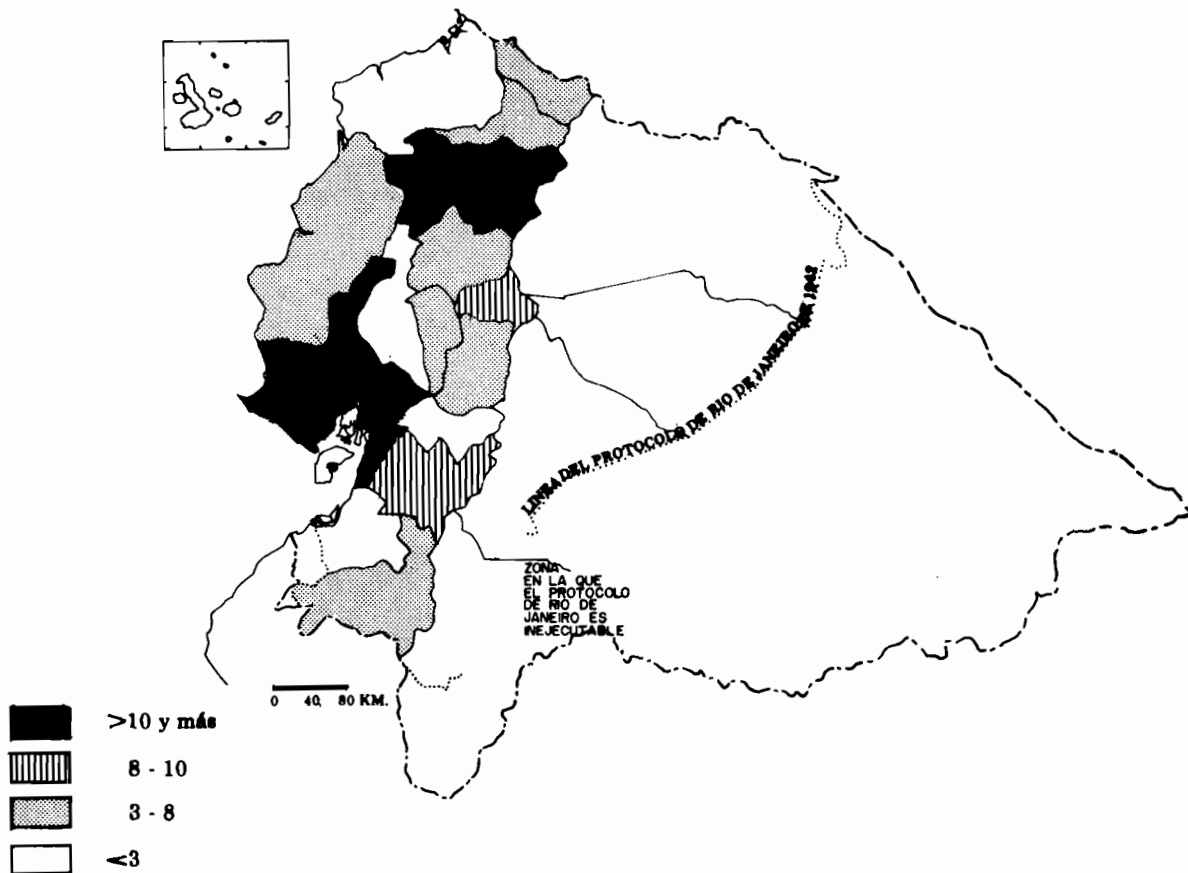


Fig. No. 8 Teléfono - número de teléfonos por 100 hab. urbanos





GEOGRAFIA BASICA DEL ECUADOR

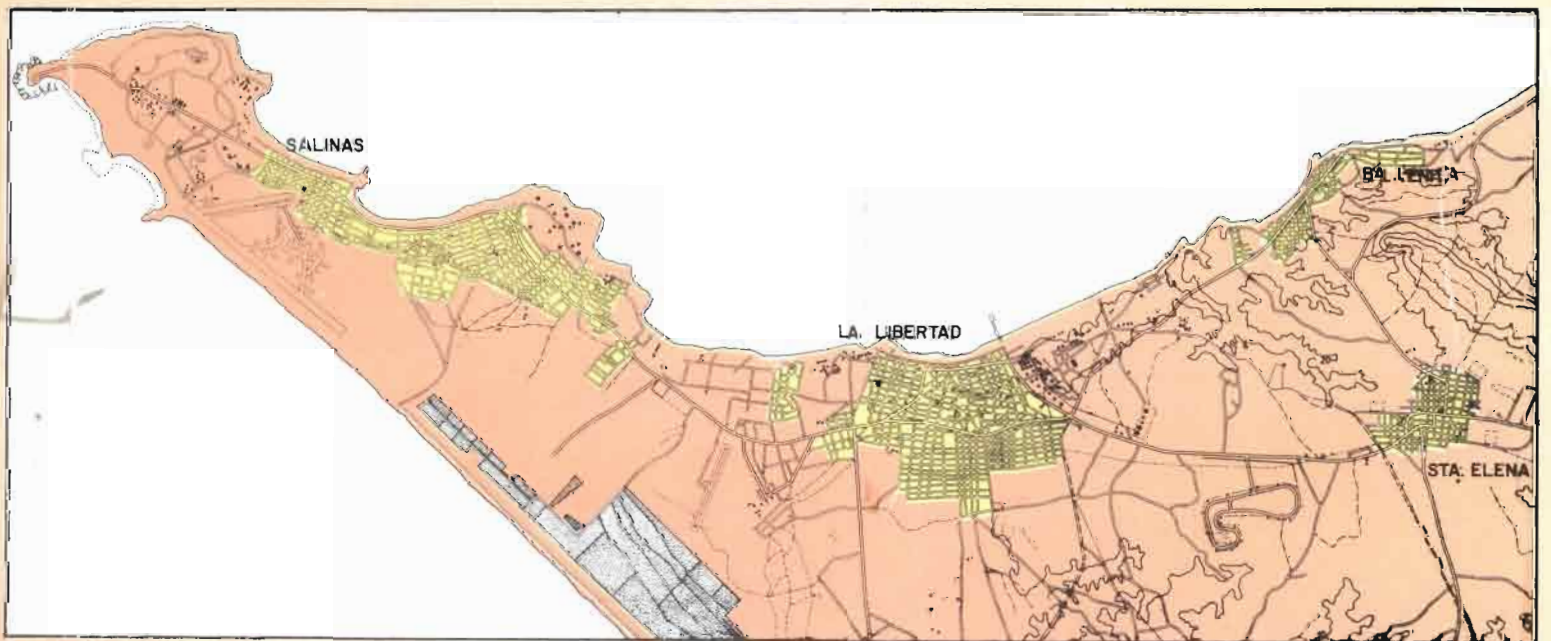
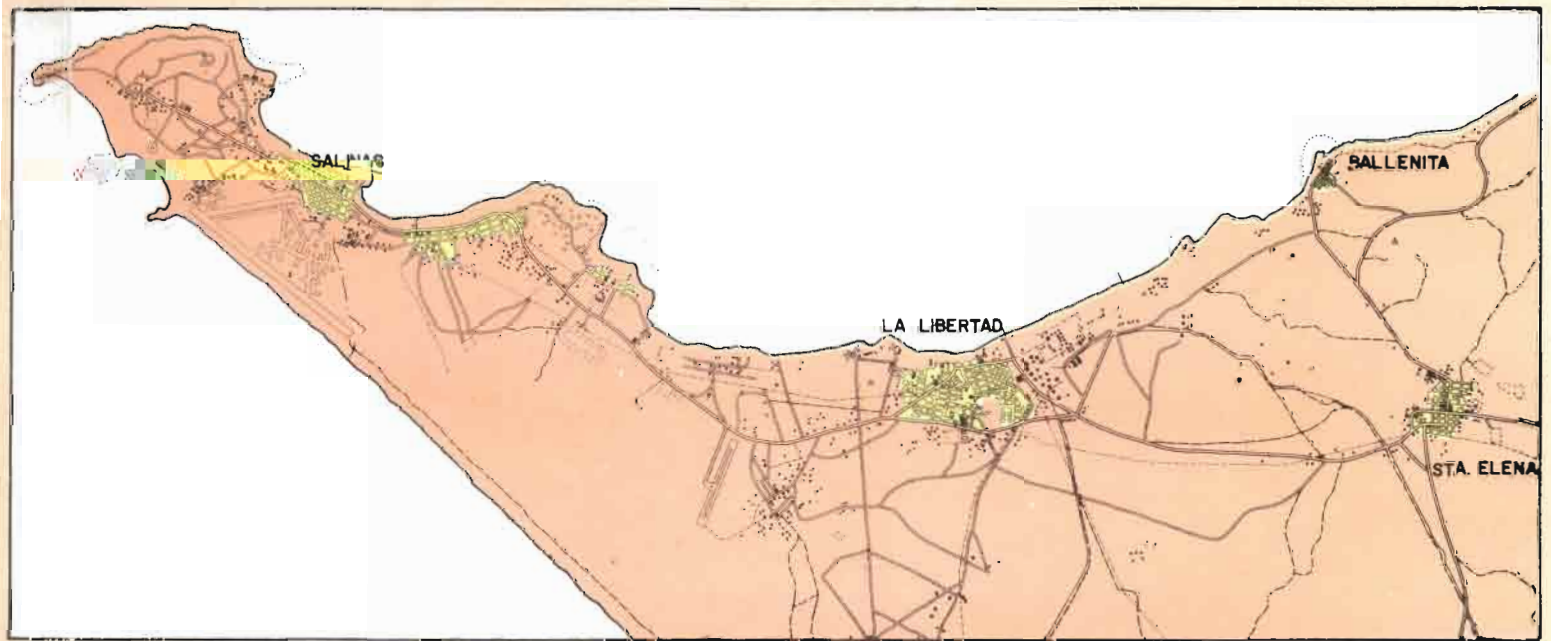
TOMO III GEOGRAFIA URBANA



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