

CIVITIC

Revista Interuniversitaria de
Estudios Urbanos de Ecuador



FLACSO
ECUADOR



Revista Interuniversitaria de
Estudios Urbanos de Ecuador

Director

Francisco Enríquez Bermeo

Coordinadora de Edición

María Cecilia Picech (FLACSO Ecuador)

Consejo Editorial

Fernando Carrión Mena (FLACSO Ecuador)

María Augusta Hermida (Universidad de Cuenca)

Carla Hermida (Universidad del Azuay)

Christian Contreras (Universidad Católica de Cuenca)

María Eloísa Velázquez (Universidad Católica Santiago de Guayaquil)

Holger Patricio Cuadrado Torres (Universidad Técnica Particular de Loja)

Valeria Reinoso (Universidad Central del Ecuador)

Karina Borja (Universidad Católica de Quito)

Diana Orellana (Universidad Tecnológica Indoamericana de Ambato)

Andrea Bazarro (Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí)

Diseño y diagramación

FLACSO Ecuador, Antonio Mena y Shiti Rivadeneira

Fotografía de portada

Pixabay-crosswalk-2404427_1920

© De la presente edición FLACSO, Sede Ecuador La Pradera E7-174 y Diego de Almagro
Quito, Ecuador Telf.: (593-2) 294 6800 Fax: (593-2) 294 6803 www.flacso.edu.ec

ISSN: 2588-0985

Cuarta Edición: octubre 2018

Cuatrimstral: febrero-junio-octubre

Índice

Editorial	5-7
-----------------	-----

Relatorías

Estrategias de Movilidad - Conversatorio CIVITIC	9-15
Carla Hermida	

Territorio y Paisaje - Conversatorio Red CIVITIC Seminario de Arquitectura Latinoamericana	16-17
Ana María Durán	

Violencia espacial en América Latina y la propuesta FLACSO Ecuador para una "ciudad en femenino"	18-23
Ramiro Villamagua Vergara	

Artículos

Reflexiones antropológicas sobre la difícil ejecución del proyecto tranvía en Cuenca	25-34
Sam Rumé	

El laboratorio de los paisajes vivos. Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (FADA-PUCE)	35-46
Karina Borja y Renato Ríos	

Algunas propuestas sobre el proceso urbano y el espacio portuario de Guayaquil: desde sus orígenes hasta el siglo XIX	47-70
Milton Rojas Mosquera y Gaitán Villavicencio	

Ciudad en números

Observatorio Urbano de Quito 47-70

Entrevista

Desigualdades Urbanas en América Latina.

Tres preguntas a dos expertos:

Julio Calderón Cockburn y Henri Godard 81-82

María Cecilia Picech

Referencias bibliográficas..... 84-87

Eventos, convocatorias y otros..... 89-90

Artículos

Algunas propuestas sobre el proceso urbano y el espacio portuario de Guayaquil: desde sus orígenes hasta el siglo XIX

Some proposals on the urban process and the port area of Guayaquil: from its origins to the 19th century

Milton Rojas Mosquera*
Gaitán Villavicencio**

Resumen

El presente trabajo realiza un acercamiento histórico morfológico al proceso urbano de conformación del espacio portuario de Guayaquil entre su fundación colonial y el siglo XIX, incorporando elementos estructurales, mutaciones y actores determinantes para definir sus características, tanto a nivel interno como sus vinculaciones con el hinterland agrícola y sus variaciones hasta la época republicana. La gestión del cabildo en ese período atravesó momentos de sumisión, acatamiento, rebelión o cooperación, según las coyunturas políticas del contexto y el liderazgo ejercido desde lo local. El “Gran incendio” de 1896 marca temporal y físicamente el final de un período de evolución urbana que en su reconstrucción tendrá variaciones importantes para la vida urbana resultante al impulso del segundo boom cacaotero y las celebraciones centenarias de su independencia. La importancia del análisis estriba en determinar elementos explicativos que inciden en procesos subsiguientes que la urbe ha afrontado a partir del siglo XX.

Palabras clave: urbanización, proceso urbano, historia social, espacio portuario, política municipal, actividades urbanas.

Abstract

This work approaches the urban process of the port space of Guayaquil from a historic and morphologic point of view, between its foundation and the 19th century, taking into account structural elements, mutations and determining actors, to define its characteristics, both inter-

* Milton Rojas Mosquera, Arquitecto –Magister en Desarrollo Local, Profesor Titular Principal de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil UCSG– milromos@hotmail.com

** Gaitán Villavicencio, Sociólogo –Investigador Urbano– Docente Visitante en UCSG.

El artículo es un producto de la investigación en ejecución “El proceso urbano de Guayaquil metropolitano y las políticas públicas urbanas” financiada por la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Agradecemos el aporte de los asistentes de investigación David Rojas C., Daniel Quirola y Paúl Valdivieso.

nally and its links with the hinterland agricultural and its variations until the Republican era. The management of the town hall in that period went through moments of submission, compliance, rebellion or cooperation, according to the political context and the leadership exercised from the local level. The “Gran Incendio” in 1896 marks temporarily and physically the end of a period of urban evolution, that in its reconstruction will have important variations for urban life resulting from the momentum of the second cocoa boom and the centennial celebrations of its independence. The importance of the analysis lies in determining explanatory elements that affect subsequent processes that the city has faced since the 20th century.

Keys words: urbanization, urban process, social history, port space, municipal policy, urban activities.

Introducción

El proceso urbano de Guayaquil actual y la incidencia de las políticas públicas en ese contexto demandan precisar los diversos mecanismos que históricamente se tornaron en decisivos para la conformación urbana portuaria y en la diversificación de sus actividades estructurantes. Tres arcos temporales marcan la historia urbana de Guayaquil: el primero, desde sus orígenes hasta fines del siglo XIX; luego, las nuevas dinámicas que marcan su crecimiento hasta la década de 1980, y el período reciente de la conformación metropolitana.

Esa interrelación entre el proceso urbano y la gestión pública en Guayaquil se está analizando como parte de una investigación que abarca los tres períodos indicados previamente. Este artículo profundiza en el primero de ellos que posee características diferenciadas entre sí, como en su evolución posterior,

pero ha incidido en la definición de una morfología urbana de alta perdurabilidad y resiliencia, por el gran tiempo que tomó el pasaje del espacio portuario urbano a la ciudad portuaria en sí, como por las mutaciones provocadas en sus componentes económicos, urbano-arquitecturales, sociales y culturales.

La importancia de este enfoque radica en cómo las determinaciones que la gestión pública e iniciativas particulares adoptaron a lo largo de su historia, afectaron drásticamente la propia geografía del asentamiento, así como las diversas formas de ocupación del territorio urbano en cada época de estudio, determinando diferentes modalidades de intervención o actuación de los diversos actores urbanos en ese contexto. El puerto como espacio público polifuncional condicionó el desarrollo urbano y la vida ciudadana, al dotarle al centro urbano de un gran dinamismo y vitalidad.

Jorge E. Hardoy, con base en las crónicas de Juan López de Velasco¹, hacia 1580, manifiesta que la red urbana colonial en esos años se había estructurado completamente y perduraría con muy pocas variaciones hasta bien entrado el siglo XX; en esta red se determinaban los puertos del comercio internacional (Cartagena, La Habana, Veracruz, Portobelo, Acapulco y El Callao), como también los puertos de carácter regional, como Valparaíso, La Serena, Guayaquil, Santa Marta, La Guayra, Campeche y San Juan (J. E. Hardoy, 1975: 49).

Además, en las colonias de España la evolución de la forma urbana o del paisaje urbano de nuestras ciudades latinoamericanas, partiendo de una matriz colonial común, se

¹ Cronista y Cosmógrafo Mayor del Consejo de Indias, reinado de Felipe II, segunda mitad del siglo XVI.

ha desarrollado con base en ese patrón inicial², de manera lenta y paulatina, sin mayores variaciones hasta el siglo XX con el advenimiento de procesos incipientes de industrialización precedidos en gran medida por la eclosión de las masas poblacionales hacia las principales ciudades del continente (J. Hardoy, 1972: 129 y ss.).

Las particularidades propias de la ciudad portuaria de Guayaquil merecen una relectura de las muchas explicaciones existentes en nuestro medio, ya que la multiplicidad de enfoques existentes relatan el proceso por el cual la ciudad evolucionó desde su fundación en la primera mitad del siglo XVI hasta inicios de la época republicana, destacando su rol de importante astillero y luego, de comercio floreciente, como lo indica María Luisa Laviana al referir a las tres funciones de Guayaquil en las relaciones intercoloniales: “único puerto importante de la Audiencia de Quito, principal astillero del Pacífico americano y gran productora y exportadora de cacao y madera.” (Laviana Cuetos, 1982).

Con la consolidación de la agroexportación cacaotera, en las tres últimas décadas del siglo XIX, conforma con Quito la bicefalía urbana nacional y principal puerto marítimo del país.

Los enfoques sobre la constitución de las ciudades, sobre los procesos en los cuales se asientan en su localización actual, crecimiento y desarrollo –y, naturalmente, de sus desarticulaciones³– son temas en auge y de

utilidad. Interesa profundizar en estos temas y hechos relevantes a partir del caso de Guayaquil, o “espacio portuario” al decir de Sergio Paolo Solano, para precisar los elementos básicos que permiten su evolución posterior como ciudad portuaria generadora de dinámicas económicas de alta significación local y nacional (Solano D., 2010a); pero flexibilizando en algo una estructura social cosificada, basada en la discriminación étnica, poder económico y prestigio social⁴.

En ese sentido identificamos cinco aspectos recurrentes en el período analizado, como son la degradación progresiva del entorno natural, el rol colonial de centro urbano intermedio de carácter regional, el auge económico –y, crisis– con base a la articulación con el espacio agrícola de monocultivo, las debilidades y limitaciones de la gestión del cabildo con relación a los habitantes urbanos de menores recursos, y un escaso interés por parte de las élites dominantes con relación al desarrollo urbano.

Estos temas generadores orientaron la investigación realizada hacia la obtención de la información requerida, de esta manera se procedió mediante tres tipos de acercamientos: el primero, con la revisión de materiales y documentos históricos procesados previamente por investigadores e historiadores, así como en diversas fuentes documentales

2 Se deben tener en cuenta las diferentes situaciones geográficas y geopolíticas, y más adelante, la Cédula Real de Felipe II de 1563 que fue un código de urbanismo para construir y desarrollar las ciudades que se fundaren en las Indias. A partir de esta se impulsaron algunas variantes en ciertos trazados urbanos.

3 Como la incapacidad para poder impulsar un nuevo proceso de integración del espacio audiencial con el primer

auge cacaotero al desplazar a la producción obrajera, primó la fragmentación frente al “desplazamiento regional”, o, cuando la República de Guayaquil de 1820 debe ceder ante la presión política y militar de Bolívar y alinearse con el “unitarismo” que proclamaba éste versus el federalismo de José Joaquín de Olmedo.

4 El cosmopolitismo del puerto influyó para que sea una urbe relativamente tolerante en comparación con las ciudades serranas; el empresario exitoso, de cualquier procedencia, era socialmente reconocido e integrado si colaboraba en alguna obra material en beneficio de la urbe.

de Guayaquil y en Quito; el segundo, a través del análisis de las cartografías históricas existentes, las cuales se han implantado en planos actualizados y permite apreciar con mayor claridad los contrastes producidos históricamente; y, en tercer lugar, mediante entrevistas con especialistas del tema, tanto de Guayaquil como de Quito, que han abordado varias interpretaciones al respecto y sus apreciaciones han alimentado algunas de las definiciones sobre el fenómeno urbano analizado.

Los elementos indicados nos permiten precisar varias de las principales características determinantes para que la ciudad puerto arribe al siglo XX en un proceso de reconstrucción física solventado en algunas directrices municipales estructuradas, instituciones locales fortalecidas en diferentes niveles, auge de la dinámica económica sustentada en la agro exportación diversificada y una poderosa banca financiera y comercial; y, con una dinámica poblacional acelerada que desbordaría muchas de las limitaciones institucionales físicas y legales existentes. Que posibilita resaltar la gran capacidad histórica de resiliencia de la urbe, que le ha permitido superar incendios, epidemias y ataques de la piratería, entre otros flagelos, gracias a su vocación marítima y calidad de emprendimientos de sus habitantes.

El abordaje del proceso investigativo

La perspectiva adoptada para esta investigación, relaciona los enfoques y las definiciones sobre los procesos de urbanización y procesos urbanos desde una perspectiva holística de construcción social del espa-

cio portuario ciudadano, con la finalidad de contar con elementos que permitan analizar críticamente cómo se han definido acciones urbanas específicas generadas como productos de las políticas públicas locales y de la Audiencia-metrópoli, explícitas o implícitas, y las lógicas de intencionalidad de los actores urbanos, generadores de conflictos como de propuestas, de acuerdo a la calidad y carisma del liderazgo existente en determinada coyuntura, como de los ritmos y superposiciones de los hechos históricos urbanos y portuarios.

Se desarrolló una investigación histórica-estructural y socio-territorial, por lo tanto, originalmente descriptiva y analítica, para llegar a ser explicativa, basada en datos verificables y provenientes de fuentes consistentes y confiables del medio para evitar las subjetividades e ideologización del tema, así como relevamientos de información secundaria existente en bibliotecas especializadas en Guayaquil, en tesis y publicaciones de varias Universidades locales y extranjeras; y, en los Gobiernos Autónomos Descentralizados Cantonales del área de Guayaquil. Además, en varias fuentes especializadas de la ciudad de Quito con importantes trabajos sobre Guayaquil y su área de influencia.

También se efectuó un acopio cartográfico histórico que se ha procedido a representarlo inserto en planos actuales para registrar de una manera legible la evolución de la trama urbana portuaria-ciudadina y sus características morfológicas principales, así como también se procesaron y sintetizaron datos estadísticos históricos de población y territorio.

Con base a los cinco aspectos previamente indicados como orientadores del proceso investigativo, por ser recurrentes en

el largo tiempo, se procedió a definir lineamientos “no estructurados” para entrevistas que se mantuvieron con varios informantes calificados, en función de su especialización temática.

Un primer lineamiento fue evaluar la incidencia de la población nativa sobre el desarrollo del asentamiento definitivo de Guayaquil, para proseguir con las afectaciones directas al ambiente en el transcurso de los siglos precisando causas y efectos generados; también se intentaron determinar aspectos relacionados a las ocupaciones informales en las periferias de la ciudad desde la época colonial y su continuidad, y en qué medida las tierras y haciendas circundantes a Guayaquil incidieron en las orientaciones del crecimiento urbano, destacando el rol jugado por las decisiones del cabildo en este proceso, descifrando momentos o temporalidades clave de fortalezas o debilidades institucionales; y, por último, tratar de precisar o aclarar la recurrente falta de preocupación de las élites locales con relación a la ciudad del futuro, del largo plazo.

De esta manera, el acopio y procesamiento de elementos históricos sobre la evolución de la ciudad puerto, orientado por elementos que caracterizan a la localidad con miras a su conformación urbana actual, permiten obtener una adecuada síntesis de interpretaciones rigurosas sobre la estructuración urbana y su posible evolución. Pero también nos permite aprehender las formas de trabajo que se desarrollaron, conocer los conflictos sociales, las formas de ocio y de esparcimientos, las vicisitudes de la salud pública, la dotación y funcionamiento de los servicios urbanos, entre otros aspectos.

Caracterización de los procesos / Procesos formativos de Guayaquil

El complejo y dinámico objeto de investigación a estudiarse obliga a emplear, de manera recurrente pero sistemática, dos paradigmas científicos el de la historia urbana y el del análisis urbano-territorial: primero, lo urbano como objeto histórico y de la historia, significa que es un escenario donde se expresan aspectos colaterales y procesos a identificarse, individualizarse e interpretarse, a partir de la oposición ciudad-campo y del predominio y hegemonía permanentes y crecientes de la primera sobre el segundo desde el período colonial hasta el siglo XIX; pero también a partir de la relación simbiótica que existen entre el puerto y la ciudad, donde en última instancia el puerto condiciona el crecimiento y desarrollo de la urbe. Mientras que el segundo paradigma, conlleva determinar y evaluar la construcción histórico-social y técnica de las estructuras urbanas con sus tramas centrípetas pero con fuertes tendencias a la dispersión espacial; y cómo en los procesos de urbanización de las economías nacionales-regionales se han ido conformando las redes urbanas y la jerarquización articulada de las mismas; destacando cómo se han dado las relaciones ciudad-campo y la apropiación del suelo urbano, y de qué manera se han fijado e impulsado sus diferentes usos y los procesos desiguales y combinados de la dotación de infraestructura básica y de equipamientos y la “cuestión” de la vivienda.

Se consideró importante precisar la terminología y alcances del concepto de proceso urbano para diferenciarlo del proceso de urbanización, necesario para esta primera parte en la cual convergen la historia urbana y el

análisis urbano-territorial, que es una suerte de prólogo y epílogo a la vez, donde exponemos problemas urbanos que recurrentemente se presentaron a lo largo de más de tres siglos, bajo diferentes procesos y causas generadoras, pero a la postre provocando trabas a un desarrollo urbano inclusivo y permanente.

Los planteamientos básicos al respecto se encuentran en las caracterizaciones del proceso de urbanización (Remy & Voyé, 1976) y la denominada Urbanización Dependiente (Castells, 1991), cuyos referentes originales se encuentran en la teoría de la dependencia formulada previamente por Cardoso y Faletto para Latinoamérica (Cardoso & Faletto, 1979).

En la óptica aludida, Fernando Carrión analizó la evolución del proceso de urbanización para el caso ecuatoriano (Carrión, 1986: 145-174), caracterizando el período desde la fundación de las ciudades hasta fines del siglo XIX como de “conformación urbana”, reconociendo las diferencias regionales y/o temporales en el apareamiento de los sucesivos fenómenos urbanos a lo largo de su trayectoria y su relación a una realidad urbana específica (Carrión, 1987: 13-40), donde confluyen múltiples factores, más allá de la llegada de los migrantes producto del proceso de urbanización nacional como de la movilidad espacial de los recursos. Lo que hace que se recupere la noción de proceso y podamos apreciar mejor sus rasgos cualitativos y comparativos y, por ende, acceder a formulaciones interpretativas.

En esta parte es importante destacar lo que significó para los conquistadores y la metrópoli española la fundación de las ciudades portuarias, que si bien parten de un común denominador funcional que fue el de

servir de áreas de circulación e intercambio entre los centros productivos y comerciales coloniales y la metrópoli, no encontramos una tipología específica sino tantos casos diferentes como ciudades-puertos se fueron conformando en toda la región, tendrán escasas semejanzas y muchas diferencias⁵, que están dadas por su emplazamiento geográfico, entorno natural, jerarquía político-administrativa, servicios portuarios brindados, estructura productiva y su diversificación, materiales constructivos, recursos militares, vinculación directa o de intermediación con la metrópoli, diversidad de rutas marítimas, entre otros factores. Esto se ve reafirmado por Hardoy al mencionar que no todas las ciudades se ajustaron a las normas urbanas españolas, “Excepciones bastantes generalizadas fueron los puertos y los centros mineros debido a su crecimientos espontáneo y a las características de los sitios elegidos para su establecimiento” (J. E. Hardoy, 1975: 51). En este sentido resulta complejo trabajar sobre las ciudades-puertos principalmente por la ausencia de estudios comparativos y los problemas derivados de las generalizaciones (Solano D., 2010b).

A partir de esta perspectiva el puerto desde la fundación de la ciudad se integra a ésta y va también integrando paulatinamente la conformación espacial de la urbe, va sincrónica y diacrónicamente articulando las actividades portuarias con nuevas funciones urbanas, el crecimiento del territorio citadino y la producción para la exportación de su región. Esto hizo que durante más de tres siglos se

5 Son más las diferencias y escasas las similitudes entre las ciudades puertos de La Habana, Cartagena de Indias, Barranquilla, Panamá, Guayaquil, El Callao o Antofagasta, entre otras.

constituya Guayaquil como un “espacio portuario”, “que se define como aquel territorio ciudadano en el que los actores sociales, agentes económicos y autoridades estatales ejercen con plenitud sus actividades y competencias respectivas en este gran espacio público, que generalmente se constituye en el centro urbano de la ciudad puerto⁶ y donde se concentran las actividades más dinámicas de la urbe. Lo que interesa es la construcción social del puerto y sus actividades y cómo incide sobre la vida de la ciudad y su entorno (Sánchez Pavón, 2005).

Como se indicó previamente, estamos orientando el estudio a cinco problemas recurrentes y tendenciales en la historia urbana de Guayaquil que se han reproducido desde el siglo XVI, con las caracterizaciones y particularidades de los casos por las temporalidades diferenciales como por las dimensiones de la poblacional y de la planta urbana, hasta finales del siglo XIX:

El primero se refiere a la destrucción progresiva del entorno natural expresada por la desecación paulatina y relleno de los esteros existentes, tanto en Ciudad Vieja como, posteriormente, en la Ciudad Nueva; la desforestación de los manglares circundantes y de los grandes bosques maderables para la exportación de madera y el funcionamiento del Astillero Real, como para la construcción de viviendas, entre otras afectaciones a la naturaleza. También la destrucción paulatina de las laderas de los cerros vecinos para desecar esteros, el lento relleno del Malecón para facilitar el acceso de pasajeros y mercancías provenientes de los barcos, fondeados en el

estuario del Guayas, y facilitar las llegadas de balsas y balandras con productos para la ciudad o la exportación venidos del interior de la “región” de Guayaquil y/o de las otras regiones geográficas de la Real Audiencia a través de la navegación fluvial por balsas, y en la segunda mitad del siglo XIX en lanchas a vapor, desde y hasta Bodegas (Babahoyo) y desde ésta a través de la red de caminos de herraduras, de veranos, subir por los Andes hacia las otras ciudades del interior y a Quito; usando principalmente 3 rutas precolombinas desde Babahoyo, las mismas que convergían en Guaranda (sierra centro) para seguir hacia Quito y otras ciudades (Gómez, 2018).

El segundo problema se refiere a la importancia relativa que asumía la ciudad portuaria de Guayaquil, centro intermedio de carácter regional, y los conflictos derivados de esta situación, gracias al comercio de la madera con Trujillo, Lima y Antofagasta y como Astillero Real del Pacífico Sur, lo que hizo que devenga en el único puerto de la Real Audiencia de Quito y de intermediación para los Virreinos de Lima y Nueva España y Tierra Firme (Panamá) (Laviana Cuetos, 1982). Esto conllevó un paulatino pero persistente proceso de crecimiento poblacional y de la planta urbana a partir del siglo XVII, y con la ampliación a Ciudad Nueva se comenzaron a producir las primeras ocupaciones ilegales de suelo urbano violando Ordenanzas vigentes del Cabildo; y que continuarán en la temporalidad urbana según los ritmos y velocidades del auge económico y debilidad permanente del Concejo.

Cuando Guayaquil asume vuelo económico propio a través de la producción y comercialización del cacao se comenzó a

⁶ Históricamente son los casos de las ciudades portuarias y ciudades puertos de La Habana, Cartagena, Veracruz, entre otras.

constituir alrededor de esta ciudad “aislada”, un proceso de articulación e integración del extenso territorio donde se encontraban las plantaciones cacaoteras, perteneciente primero a la Gobernación de Guayaquil y después a la Provincia de Guayaquil, por la agroexportación e incursión en el comercio internacional, lo que llaman los historiadores Guayaquil y su “región”⁷, lo cual originó diversos niveles de conflicto político y económico. De acuerdo a Manuel Chiriboga, el primer “boom” exportador se produce entre 1779 a 1842 y el segundo “boom” entre 1870 hasta inicios de la década de 1920. El primero se basa predominantemente con la participación de pequeños y medianos productores y el gran patronazgo de comerciantes limeños; mientras el segundo se hace en base a grandes propietarios locales (Chiriboga Vega, 2013) que se habían constituido gracias a los despojos y expropiaciones producidos por las guerras civiles de independencia, como las llama Donghi (Halperin Donghi, 1988), así como por el crecimiento (léase acumulación original) del capital comercial y a los comienzos del capital bancario.

La debilidad y limitada representación social del Cabildo es un cuarto problema importante de acometer y se dio por una serie de factores entre los que podemos destacar: su diseño legal y político fue el mismo que existía en la metrópoli, donde tenía una tradición y cierto arraigo social en la población ibérica. Fue una copia proporcionada con dedicación a los conquistadores-colonos y a sus descendientes, se basó en la discriminación de

las poblaciones pertenecientes a otras etnias, como negros, zambos, mulatos e indios. En este sentido fue una institución político-administrativa del Estado colonial y, posteriormente, republicano que tuvo un bajo nivel de representación de las clases subalternas, las que poco respetaban y acataban sus ordenanzas, resoluciones y pagos de impuestos, e incluso en varios momentos del proceso urbano ocupaban irregularmente áreas vedadas para su asentamiento. Generalmente, esta institución sobrevivió con graves penurias presupuestarias que limitaban enormemente el cumplimiento de sus objetivos institucionales.

Se puede identificar un quinto problema que sorprende, en general en América Latina y en Ecuador, y es el escaso interés de las élites por el desarrollo urbano de sus ciudades durante el período colonial. Se destacan pocas experiencias de iniciativas aisladas para impulsar el desarrollo de la urbe, lo que más sobresale está dado desde la caridad-asistencialismo benéfico; la debilidad y crisis de los nacientes estados hizo que se produzca una mayor presencia del corporativismo benéfico-filantropico local, particularmente en la atención de la salud y la educación.

Interesa demostrar cómo la condición de puerto impulsó escalonadamente, en un tiempo largo, un conjunto de dimensiones-actividades que en el escenario del mercantilismo, la manufactura colonial y posterior desarrollo inicial del auge industrial capitalista (con los ingenios) le labraron un sitio económico importante en el Pacífico Sur entre los siglos XVII al XIX.

En esta última perspectiva, con rigurosidad científica e histórica, se procede a sistematizar una gran cantidad de información hasta ahora dispersa y poco sistematizada, proporcionan-

7 Que comprendió los territorios pertenecientes a 4 de las actuales 5 provincias de la costa, o a la mayoría de los territorios de la Cuenca Hidrográfica del río Guayas, a su vez atravesados por los ríos Daule y Babahoyo.

do una visión más precisa de la conformación de una ciudad del capitalismo atrasado, con sus heterogeneidades y complejidades de modernidad y tradicionalismo, de avances y de estancamiento. Siguiendo los enfoques planteados por Fernand Braudel, queremos resaltar las tendencias históricas existentes entre aspectos estructurales y coyunturales en las relaciones que la “pluralidad del tiempo social” ha provocado en las relaciones entre el medio geográfico, relaciones sociales y las diferentes actuaciones políticas coyunturales en una ciudad puerto (Braudel, 1974).

Esas tendencias se pueden caracterizar en tres períodos históricos característicos que hacen relación a aspectos normativos (disposición de trasladar la ciudad al sur del asentamiento original), otros de consolidación de funciones urbanas portuarias en la colonia y ciclos económicos de auge y crisis, y, el tercero, a partir de la constitución de la nueva república del Ecuador en 1830 y el segundo auge de la agro exportación a partir de 1870.

De la Fundación a finales del s. XIX *Asentamiento definitivo y traslado a la Ciudad Nueva (1547-1693)*

La exploración y colonización española de América fue la más trascendental entre todas las europeas. En poco más de un siglo, la Corona de Castilla exploró, conquistó y pobló enormes territorios en el norte, centro y sur del continente americano. También dio lugar a múltiples fundaciones de nuevas ciudades, construyendo infraestructura física en las villas, pueblos y ciudades como consistorios, fuertes, calles, plazas, mercados, conventos e iglesias, entre otros equipamientos.

El profesor Luis Navarro García, de la Universidad de Sevilla, en el Prólogo al libro-tesis de doctorado de María Luisa Laviana, señalaba: “España colonizó América mediante la fundación de ciudades puesto que ese era el modelo de organización social y política que estaban acostumbrados los conquistadores” (Laviana Cuetos, 1987), era la típica expansión civilizatoria marítima y urbana que Europa había practicado desde los tiempos bajomedievales.

Para José Luis Romero, desde el siglo XVI las ciudades de América Latina se habían constituido “como una proyección del mundo europeo, mercantil y burgués. Vigorosos centros de concentración de poder, las ciudades aseguraron la presencia de la cultura europea, dirigieron el proceso económico, y sobre todo, trazaron el perfil de las regiones sobre las que ejercían su influencia (Romero, 1976).

La fundación de Guayaquil fue parte de un proceso particular y complejo de la conquista española en la actual región litoral de Ecuador. Por lo cual, después de varios traslados y conflictos bélicos con pobladores originarios, pleitos entre los conquistadores⁸; y, la necesidad estratégica de una ciudad-puerto en correspondencia con la geopolítica de la época⁹, quedó definitivamente reasentada la ciudad de Santiago de Guayaquil.

En relación a la población indígena se debe señalar que antes de la llegada de los colonizadores españoles, los territorios de la

8 Pleitos por acaparamiento de grandes áreas territoriales, como por ejemplo, entre Pedro de Alvarado y Francisco Pizarro. Esto producía prestigio y, por ende, poder, generando una mentalidad de señorío y de encomendero, que se podría traducir en títulos nobiliarios.

9 Principalmente en relación con la ciudad virreinal de Lima y la vinculación con la metrópoli, y para protegerse del azote destructivo de la piratería fomentada por Inglaterra, Francia y Holanda.

región costera donde se ubica la ciudad puerto de Guayaquil, como su región, estaban habitados por diversas culturas aborígenes, entre las que estaban los huancavilcas y otras tribus en el área de la cuenca y del delta del río Guayas, como los chonos y los punáes¹⁰ (Newson, 2000). Estas culturas prehispánicas mostraban un gran desarrollo del comercio marítimo y de conocimientos náuticos, como otras culturas del litoral sudamericano e incluso pueblos centroamericanos y del México precolombinos (Touchard-Houlbert, 2010: 551-561).

Además, las evidencias arqueológicas determinan que los huancavilcas fueron grandes navegantes que surcaron el océano Pacífico, en sus balsas, hasta Mesoamérica y a las culturas originarias de Perú y Chile. Sus principales mercancías de exportación y comercio eran la concha spondylus, tejidos de algodón, objetos de oro, plata y cobre. Sorprendieron con la dimensión de sus balsas y conocimientos de técnicas marinas a navegantes conquistadores de la talla de Bartolomé Ruiz.

A partir de su asentamiento definitivo en el cerro Santa Ana, hasta el año 1605, la ciudad experimentó un crecimiento bastante lento, esto en gran parte se debió a que durante el siglo XVI la ciudad soportó una serie de calamidades entre ellas el incendio de 1583¹¹, una peste en 1589 y un nuevo incendio en 1592¹².

10 La mayoría de las poblaciones originarias de la región costera fueron también diezmadas por las enfermedades que trajeron los colonizadores desde Europa, lo cual incidió en fluctuaciones apreciables en la cantidad de habitantes de la ciudad en diferentes momentos

11 Que marcan su morfología urbana, condicionando las características básicas del paisaje citadino.

12 Catástrofes antrópicas que han afectado recurrentemente a la ciudad y a su área de influencia hasta tiempos recientes.

La naturaleza del lugar era muy rica y permitía contar con excelentes maderas, además de mano de obra que logró acoger los oficios que demandaban los astilleros, estando, para 1650, la mayor parte de la población relacionado directa o indirectamente a las actividades de los astilleros (Clayton, 1978); también el comercio a través del río Guayas con el interior era cada vez creciente; y, a mediados del siglo XVIII la producción del cacao generaría un proceso acelerado de intercambio con las colonias que creó múltiples actividades laborales y económicas conexas.

Al norte del cerro había una filtración del río que se lo llamó Estero de la Atarazana, que ya no existe, y hacia 1560, a menos de 15 años de su asentamiento definitivo, según crónicas de la época de Diego Vásquez (Morla, 2006), se instaló ahí un astillero, alrededor del cual se situaron viviendas de trabajadores y galpones para aserríos y actividades necesarias en esas labores. Para llegar a esta zona se usaba un callejón ribereño entre el cerro y el río¹³.

Con relación al asentamiento originario, Jorge Núñez señala que:

A mediados del siglo XVI, adquirió su nombre definitivo de Santiago de Guayaquil y halló su ubicación final en el área de los cerros Santa Ana y del Carmen, donde permaneció guardada de las aguas hasta el siglo XVII, pero a mediados de este último empezó a expandirse, llegando hasta el estero de La Atarazana por el norte y hasta el estero de Villamar por el sur. Finalmente se extendió hasta la planicie sureña de Sabaneta, donde se fue formando lo que luego se llamaría Ciudad Nueva, en un desplazamiento urbano necesario e inevitable.

13 Actualmente es la calle Numa Pompilio Llona, único vestigio "colonial" en la ciudad actual.

ble, según lo anotó con aguda percepción don Julio Estrada Ycaza (Núñez, 1997).

En 1563, el Cabildo comenzó rellenos en sectores aledaños al estero Villamar para conformar y confinar una calle que más adelante constituiría el malecón de la ciudad colonial y para fines de ese siglo, Guayaquil ya era conocida por sus famosos astilleros, lo cual atraía migrantes que veían en esta actividad una forma de ganarse la vida. El asentamiento era reducido y se concentraba alrededor del cerro Santa Ana, prolongándose hasta el inicio de la zona de pantanos del estero Villamar, como se puede observar en el mapa 1.

Los relatos históricos de la época describen lo endeble del asentamiento, en cuanto a insalubridad, incendios, ataques piratas, epidemias y otras calamidades, pero ello no significó que las actividades determinadas por la corona se hayan afectado, sino más bien, fueron en continuo ascenso, lo cual se demuestra con la cantidad siempre creciente de navíos a prepararse en los astilleros de la ciudad que en cuatro décadas, hacia fines del siglo XVI, hicieron que estos se conviertan en los más importantes del Mar del Sur, y hacia 1736 se habían construido 176 naves entre galeones, galeras y pataches (Avilés, 2015).

Mapa 1. Asentamiento de Guayaquil en el siglo XVI



Fuentes: Documentos y cartografías de la época. Plano Base de Paulus Minguet, 1741
Elaboración: DARC, 2018

Cabe indicar que los registros de la población existente en la ciudad en el período colonial no pueden ser considerados exactos, pero de acuerdo a los documentos basados en las crónicas de la época (Estrada Ycaza, 1995a), en el año de asentamiento definitivo habían menos de 200 habitantes, hacia el año 1600 habían alrededor de 785 y cuando se decide el traslado a Ciudad Nueva, hacia fines del siglo XVII alrededor de 3000 habitantes, aunque para 1733 que se realizó el primer censo oficial de población se registraron unos 12000 habitantes.

Debido al constante crecimiento poblacional y del territorio, las autoridades identificaron viable el trasladar la ciudad hacia el sur, a la zona de la Sabaneta, para lo cual iniciaron gestiones con las autoridades virreinales hacia 1688 (Avilés Pino & Hoyos G., 2006: 18) y luego de las aprobaciones respectivas, para 1693 el Cabildo organizó el traslado respectivo.

El traslado de la ciudad buscaba conseguir cierto orden urbano, pero también contar con una localización al sur, menos propensa a la sedimentación que se había producido al norte en la zona del astillero como en el puerto, proceso natural del río Daule, que se agravaba por los rellenos que se habían producido en esta área urbana y el entorno geográfico.

Consolidación de Ciudad Nueva y el Primer Boom Cacaotero.

Para la creación de Ciudad Nueva, a finales del siglo XVII se adoptó el esquema urbano de cuadrícula en damero o retícula ortogo-

nal¹⁴. Se ubicó al sur de Ciudad Vieja, aproximadamente a un kilómetro, partiendo de la Plaza Mayor (actual Parque Seminario o “De las iguanas”), se trazaron las calles a cordel siguiendo el eje que determina el río. Debía constar de 25 manzanas ubicadas alrededor de la Plaza y tendría 5 manzanas de frente, desde las actuales calles Vélez hasta Sucre, y otras 5 de fondo, entre las actuales calles de Malecón a Escobedo.

Muchos pobladores de la ciudad inicial en el cerro se opusieron al traslado, motivados por los frailes dominicos que se oponían por el convento e iglesia que habían reconstruido, como por la excelente ubicación de las mencionadas construcciones. Lo cual se constituye paulatinamente en una de las características propias de la idiosincrasia colectiva de la población citadina desobedecer a las ordenanzas y bandos del Cabildo de acuerdo a sus intereses privados.

Pese a la oposición vecinal, la ciudad se trasladó al sitio elegido sin que eso significara que la ciudad inicial asentada en el Cerro Santa Ana desapareciera sino que más bien comenzaron a interactuar entre ellas. La ciudad inicial empezó a ser llamada Ciudad Vieja mientras la ciudad trazada a cordel en Sabaneta se denominó Ciudad Nueva.

A pesar de las grandes inversiones que se hacían para dotar de servicios e infraestructura a Ciudad Nueva y así tratar de hacer

14 El modelo urbanístico de Felipe II, formulado en las “Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias” en 1573, planteaba como principio esencial una selección adecuada del lugar para ubicar los asentamientos, sin ocupar tierras con asentamientos de indios ya que ello podría traer conflictos que afecten la convivencia. El modelo considera el trazado de la Plaza Mayor o de Armas de la que salgan cuatro calles principales para el comercio, con definición de solares y cuadras, y con especificación distintiva entre caminos, calles y vías principales.

desaparecer y despoblar Ciudad Vieja, el crecimiento de ésta no se detuvo si no que más bien sirvió para albergar a artesanos, pescadores, sirvientes, etc. De esta manera, el Cabildo en el año 1710 decidió realizar la construcción de un puente que conectara las dos ciudades, atravesando sobre los terrenos bajos y anegadizos entre ellas y sobre los cinco esteros que penetraban desde el río Guayas, el mismo que se lo conoció como “Puente de las 800 varas” (Rojas Mosquera & Villavicencio. 1988: 17-20).

Pero tampoco faltaron quienes inicien el desorden al construir fuera de los límites establecidos para la ciudad en ese entonces,

formándose el llamado “Barrio del Bajo” alejando a los esteros y al puente, lo cual se produce por la discriminación social existente y el bajo accionar cotidiano del Cabildo colonial, demostrando, una vez más, su debilidad institucional y técnica y la incapacidad para la protección del medioambiente y los recursos naturales de la ciudad.

Con relación a la salubridad, Newson señala que “La primera epidemia de fiebre amarilla que se registró en Ecuador fue en Guayaquil en 1740, seguido de otro brote en año de 1743” (Newson, 2000).

Para 1762 la ciudad adquiriría una mayor importancia política en el contexto colonial

Mapa 2. Asentamiento de Guayaquil en el siglo XVIII



Fuentes: Documentos y cartografías de la época. Plano Base de Francisco Requena, 1770
Elaboración: DARC, 2018

latinoamericano al ser elevado el Distrito de Guayaquil a la categoría de Gobernación (Romero Castillo, 1931), que casi inmediatamente tendría que afrontar el “fuego grande” de 1764 que destruyó gran parte de la ciudad, además de las rebeliones contra el impuesto al aguardiente, la expulsión de los jesuitas, entre otros hechos significativos de la vida urbana.

Para fines del siglo XVIII, con base a las cartografías y documentos de la época, se podían diferenciar seis barrios o sectores agrupados alrededor de Ciudad Nueva. Estos barrios eran: Ciudad Vieja, el barrio del Puente, el barrio del Bajo, el barrio del Astillero, el barrio Nuevo y barrio de Las Peñas. En esa época, los barrios representaban verdaderas entidades sociales y económicas. La Ciudad Nueva había sumado 8 manzanas a su planta, cubriendo 33 manzanas en las cuales habían construidas 309 casas, edificios públicos y viviendas (Hamerly, 1973).

Además, se debe considerar que los planos de la época marcaban el territorio aparentemente ocupado, pero al interior de esos límites la densificación de edificaciones era escasa, así como también en las periferias (Mapa 2).

En el plano económico, si bien hacia fines del siglo XVIII había decaído la labor de los astilleros, se trata de un período de prosperidad debido al primer crecimiento regular de la producción cacaotera y su exportación a partir de 1779, que induce a un aumento rápido de la población bajo la forma de migraciones desde la Sierra y del Norte del Perú. El Cabildo realiza varias obras importantes (Rojas Mosquera & Villavicencio, 1988: 209) como el alumbrado público con aceite, saneamiento en áreas centrales, la construcción

de edificios administrativos y varios trabajos de mejoras en el sector de la ribera, el espacio público portuario por excelencia en el caso guayaquileño que se convertirá, durante el siglo XIX, en el eje económico más importante de la ciudad y en un espacio de prestigio en donde se implantarán las diferentes actividades comerciales.

Desde 1780 y por varias décadas las exportaciones tuvieron un crecimiento sostenido que convirtió a Guayaquil y su *hinterland*, en una de las zonas más dinámicas del mundo colonial de Hispanoamérica, con el concurso de comerciantes limeños que aportaron el capital necesario a través del sistema de adelantos al productor, actuando los comerciantes guayaquileños solo como piezas intermediarias, obviamente que esta dependencia de la economía de la costa ecuatoriana frente al capital y la clase mercantil limeña significó un duro costo para la economía de Guayaquil. Las mejores ganancias se las llevaron los comerciantes del sur (Contreras, 1994: 197).

Guayaquil por su importancia económica se convirtió en el centro judicial, administrativo, político y comercial particularmente de su propia región como a nivel audiencial; inclusive se presentan las primeras querrelas “regionalistas” entre Quito y Guayaquil, porque las élites quiteñas deseaban tener su propio puerto que las aproximase más a Panamá/Portobelo y, por ende, a la Metrópoli.

Las élites quiteñas promocionan los primeros intentos de superar la barrera de los Andes y llegar al mar en Esmeraldas. En 1735, Pedro Vicente Maldonado retomó las ideas anteriores con la aprobación del Presidente de la Audiencia Alsedo y Herrera. Se construyó el camino, que en viaje de 7 días

unía Quito y Esmeraldas, Maldonado fue nombrado gobernador pero la carencia de capital para la construcción del puerto, sus compromisos internacionales y su prematura muerte impidieron concretarlo (Aráuz, 2000: 37).

Como consecuencia del puerto, para 1780 ya era generalizado en Guayaquil el contrabando de textiles provenientes de Inglaterra y Francia, íconos de la primera revolución industrial que se propagaba a nivel mundial, pero que afectaba política e ideológicamente, de manera decidida y profunda, a todos los grupos dominantes de la sociedad guayaquileña.

El inicio de la República (1830) hasta fines del siglo XIX

Según Hardoy, cuando se producen las independencias en Sudamérica, el sistema de centros urbanos estaba claramente definido unos dos siglos atrás y esa red con sus elementos fundamentales habían tenido poca variación, destacando que “la estática red urbana de los tiempos de la independencia reflejaba no solo la inmovilidad de las fronteras interiores sino esencialmente las pocas alteraciones experimentadas en las líneas de transporte terrestre y marítimo durante siglos” (J. E. Hardoy, 1975: 53).

Guayaquil posee una excelente red fluvial, la de los ríos Daule y Babahoyo que cuando convergen forman el Guayas. Y el sistema de transportación implementado tenía muchas ventajas, empezando por menor costo para trasladar mercaderías por agua, aprovechando las marcas diarias que hacen del Guayas un río que fluye en ambas direcciones, con

corrientes de cinco millas por hora yendo y viniendo cada doce horas. Las condiciones climáticas ayudan a crear un ambiente ideal para la agricultura en el litoral ecuatoriano, especialmente para la producción de cacao. Este clima cálido y húmedo se complementa con la excelente tierra de la costa ecuatoriana.

Gracias al primer “boom” cacaotero, que permitió a los grupos sociales dominantes vinculados a la producción y exportación realizar un proceso inicial de acumulación y jugar un papel protagónico en el proceso de independencia de la ciudad, la región de Guayaquil y a nivel de toda la Audiencia, particularmente sosteniendo la ideología del libre cambio frente al proteccionismo español. Y también romper la dependencia y subordinación a los comerciantes limeños, ya que aprendieron a exportar y a comerciar en el mercado internacional.

En octubre de 1820, las élites librecambistas proclamaron la República Libre de Guayaquil, con la promulgación de una constitución de corte federalista, que le garantice sobretodo la libertad de comercio, lo cual se truncó en el proceso de luchas independentistas posteriores y con la adhesión a la Gran Colombia.

En las primeras décadas del siglo XIX en Guayaquil aún podían apreciarse las dos ciudades: Ciudad Vieja que se mantenía fiel al cerro y Ciudad Nueva con su trama regular de damero en crecimiento. Entre ambas ciudades el Barrio del Puente seguía extendiéndose de manera desordenada ganando terreno al pantano que existía anteriormente y poco a poco iba transformándose en el nexo unificador entre ambas ciudades o sectores.

Hacia 1820, Guayaquil tenía aproximadamente 20.000 habitantes (ver tabla 1) y

gracias a sus nuevos vínculos comerciales, esencialmente con Inglaterra y Francia, nacidos del período de la Independencia, se transforma en centro urbano exportador y el crecimiento de la ciudad se dinamiza y acelera. Estos fenómenos provocan una gran diversificación de las funciones y de las actividades urbanas que atraen a una gran cantidad de inmigrantes.

Estrada señala que en 1820 en el extremo del Sur de Ciudad Nueva, se halla el Astillero, con mucho vecindario. Este barrio del astillero pasaría años más tarde a conocer

se como barrio Villamil y agrega que desde 1825 se solicitaban al Cabildo permisos para instalar fábricas en el sector: para fábricas de tejas, aserríos de madera, aguardientería; y, más adelante, hacia fines de ese siglo, para fábrica de hielo, fideos, chocolates, galletas, cigarrillos, jabonerías, precisando que en el barrio del Astillero, al sur de la calle Letamendi se ubicaban las fábricas de españoles, y hacia el norte de esa calle eran italianos (Estrada Ycaza, 1995b).

Si bien el Cabildo hacia 1761 había iniciado la construcción del Nuevo Cementerio para la ciudad, a un kilómetro al oeste del río y en la base del cerro del Carmen, recién en 1822 reinició las acciones para ello, acelerando este proceso al año siguiente debido a pestes que acontecieron en la ciudad y que demandaban entierros más seguros (Rojas Mosquera, 2011)

Por iniciativa de Vicente Rocafuerte, hacia 1842 (Estrada Ycaza, 1995b: 155) se realiza la prolongación de la calle Nueve de Octubre con una estrecha calzada (Camino de la Trocha) que la conduce hasta el Estero Salado, lo cual permitió a la ciudad contar con una distracción pública pionera en el país llegando a un acondicionado balneario con aguas de mar¹⁵, rodeado de exuberante vegetación circunscrita a la vez con los inicios de una cadena montañosa que se prolonga hacia la península de Santa Elena hacia el oeste. Cabe indicar que este balneario incorporó instalaciones y complementos varios a partir de la década de 1860, remozándose constantemente por alrededor de cien años¹⁶.

Tabla 1. Evolución de la población de Guayaquil 1547-1905

Año	Población	Fuente
1547	188	1
1643	748	1
1651	360	1
1708	2000	1
1740	2996	2
1780	8596	4
1800	13700	1
1837	22000	1
1842	13000	1
1857	23297	3
1861	23297	4
1868	30000	1
1886	44000	3
1890	45000	4
1892	50000	1
1899	60483	4
1903	73515	2
1905	80650	4

1. Guía Histórica de Guayaquil, Tomo 1 Julio Estrada Ycaza, 1995

2. M. I. Municipalidad de Guayaquil. Esquema General Urbano, 1975

3. Ponce, A.; Valencia, H.; 47, 1983, pgs 62-67

4. Recuento de dos ciudades: Guayaquil en 1899 y Quito en 1906.

Michael T. Hamerly, 2006

Elaboración: DAR, 2018

15 Prolongación de un estero que recorre alrededor de 60 kilómetros desde el Océano Pacífico hasta Guayaquil.

16 Hacia la década de 1960 va desapareciendo la actividad como balneario debido a la contaminación del sector.

Las epidemias también entraron por el puerto, generando graves problemas de salud pública, como sucedió 1842 cuando las víctimas por la fiebre amarilla llegaron a más de 4.000 hasta mediados de 1843, aunque hay historiadores que fijan cifras mayores.

A pesar de estas calamidades, en la segunda mitad del siglo se experimentó un notable crecimiento poblacional y territorial de la ciudad debido a dos causas principales: El nuevo boom cacaotero y las actividades comerciales y financieras que se realizaban en la ciudad.

Un elemento importante a considerar ocurre en el año 1844, cuando por Decreto Ejecutivo se crea la Bolsa de Comercio en Guayaquil, que a partir de la década de 1870 trabajaba ya con acciones de los nacientes bancos de Guayaquil, como el Banco del Ecuador, de Crédito Hipotecario, La Previsora, por ejemplo (Estrada Ycaza, 1995b: 173).

La élite guayaquileña nacida de la aparición del capitalismo comercial y conformada por los grandes terratenientes, los exportadores y los banqueros, tres grupos dominantes muy ligados entre ellos familiar y económicamente, ocupa el primer plano de la escena política ecuatoriana y asume el control los negocios de la ciudad (Bock, 1992).

La prosperidad económica también es sostenida por el desarrollo de la navegación a vapor que tiene profundas repercusiones en el desarrollo y el crecimiento de la ciudad. Este cambio tecnológico se introdujo a partir de 1840 y fue acaparado por financistas locales, apoyados en los tradicionales astilleros, aprovechando el intercambio cacaotero como a la demanda de los pasajeros. Julio Estrada afirma que desde 1859 el astillero de Guayaquil estuvo casi desierto y hasta 1874

solamente se construyeron 10 pequeños buques (Estrada Ycaza, 1995c).

Producto del segundo boom cacaotero, en la década de 1860, se produce una gran migración de personas de las zonas rurales y andina a la región de Guayaquil en busca de trabajo en las haciendas como peones, sembradores, recolectores, etc. Por otra parte, el incremento de las actividades comerciales y de servicios producen una migración campo-ciudad debido a que al ser un puerto marítimo y fluvial, la ciudad se convierte en un lugar de intercambio mercantil y de notable actividad portuaria agroexportadora y de cabotaje que requería igualmente de mano de obra: vendedores, dependientes, estibadores, carpinteros, etc.

Es importante considerar la cantidad de obra pública y de saneamiento que a inicios de la época republicana se comenzó a realizar con afán de cambiar el aspecto de la ciudad puerto; entre 1839 y 1862 se realizan 6 contratos para la construcción del malecón, la apertura de la trocha hasta el Estero Salado, el nuevo reloj público, los baños del salado, el empedrado de calles y demás (Rojas Mosquera & Villavicencio, 1988: 210). Esto creaba también otro imán para los migrantes en busca de trabajo ahora como mano de obra en la construcción de la obra pública.

De acuerdo a las investigaciones de Hamerly, con base en los censos locales (Hamerly, 2006), para 1861 Guayaquil tenía 23.297 habitantes, en 1890 alcanzó 45.000, cuando Quito llegaba a 40.000 habitantes, manteniéndose como la ciudad más poblada del país hasta la actualidad. En el censo municipal de 1899 Guayaquil cierra el siglo con 60.483 habitantes y vertiginosamente alcanza 80.650 en 1905 (ver tabla 1).

Mapa 3. Asentamiento de Guayaquil en el siglo XIX



Fuentes: Documentos y cartografías de la época. Plano Base de Teodoro Wolf, 1887
Elaboración: DARC, 2018

En la segunda presidencia del conservador García Moreno, se realizaron acciones importantes en procesos de modernización del estado central y de instituciones varias, y una de ellas fue el inicio de las obras del ferrocarril en la costa, que partía desde Yaguachi hacia Milagro, en camino a la sierra. En 1873 rodó la primera locomotora y el año siguiente habían viajes regulares en la ruta Yaguachi-Milagro (15 kilómetros) y hacia Naranjito, ya que el total del enriado llegaba a 41 kilómetros (Empresa Pública de Ferrocarriles, 2010). Hubo que esperar hasta 1908 para que se complete la red ferroviaria entre Quito y Guayaquil¹⁷.

17 En los gobiernos liberales con Eloy Alfaro, desde 1897 se

Se debe señalar que gracias a otro producto agrícola producido en la región, se desarrolló la primera planta industrial moderna que utilizó electricidad en el Ecuador, fue el ingenio azucarero Valdez (Balarezo Pinos, 2010) ubicado a unos 40 km al noreste de Guayaquil, en Milagro, donde se instaló la energía eléctrica en 1879 y el ingenio empezó su producción sostenida a partir de 1884, vinculándose dinámicamente al comercio guayaquileño.

Los cambios en la economía internacional durante el final del siglo diecinueve

logró concluir la ruta desde Durán (frente a Guayaquil) hasta Quito, inaugurada en 1908. Nunca se construyó el puente desde Durán a Guayaquil que tenía que salvar casi dos kilómetros de ancho del río Guayas.

produjeron la transformación de Guayaquil y la adyacente región productora de cacao. Mientras la industrialización se extendía por la Europa Occidental y los Estados Unidos, la demanda mundial por materia prima se avivó. El poder adquisitivo de las economías industrializadas incrementó el apetito general por el cacao ecuatoriano. Más aún, y como parte de la industrialización, la nueva tecnología –como los botes a vapor con casco de acero– bajó dramáticamente el costo de la transportación desde el distante Ecuador (Pineo, 1994: 254). Una obra que marca lo anterior fue el ferrocarril de la aduana que

desde 1888 hasta 1920 funcionó a lo largo de todo el malecón surtiendo mercaderías.

Además, Coronel indica que en la última década del siglo XIX “la ciudad del puerto desplegaba una infraestructura comercial sin precedentes donde telegrafistas, secretarios y empleados del comercio, sujetos urbanos, trabajadores del servicio en las ciudades lograban agremiarse y ser reconocidos por municipio y gobernación como miembros de la civilización moderna” (Coronel, 2009: 41), todo lo cual incrementaba la migración a la ciudad y el crecimiento de la planta urbana (Mapa 3).

Mapa 4. Plano de Gastón Thoret 1896 - Indicando Muelles en Guayaquil



Fuente: Plano de Gastón Thoret para Municipalidad de Guayaquil, 1896

Se debe señalar también, que durante la segunda mitad del siglo XIX e inicios del XX se consolidan y delimitan varias haciendas que encerraron el crecimiento de Guayaquil durante la segunda mitad del siglo XX, las cuales habían entretejido algunas débiles relaciones productivas con la demanda urbana¹⁸.

Cabe señalar la importancia que tenían los muelles privados en Guayaquil, ya que ellos se extendían a todo lo largo de la ribera del río en la parte urbana, desde el sector cercano al cerro Santa Ana, hasta la zona alejada a los astilleros del sur de la ciudad, y ello puede apreciarse en la cartografía de la época antes y después del “Gran incendio” de 1896, donde se contabilizan 21 muelles privados al norte del Muelle Fiscal (frente a la Gobernación), y 14 muelles privados al sur de dicho muelle estatal hasta la avenida Olmedo lindante con el barrio del Astillero (ver Mapa 4).

El 5 de octubre de 1896 se produjo el más grande incendio que afectó a Guayaquil, habiendo destruido alrededor de un tercio del área consolidada y central de la ciudad, ante lo cual, inmediatamente el 27 de octubre, el Municipio convocó a un Concurso de Proyectos Urbanos para la reconstrucción del área afectada, el mismo que fue adjudicado al Ingeniero Gastón Thoret, quien basándose en la cuadrícula original, la regularizó y prolongó para unir definitivamente las dos ciudades de antaño a través de una trama regular, lo cual permitió avanzar en la consolidación del plano urbano de Guayaquil a partir del siglo XX (Lee y Compte, 1993: 51-56).

18 Casos de La Atarazana, Mapasingue, La Prosperina, La Esperanza – La Chala, La Saiba y otras.

Conclusiones Generales

Esta investigación sobre la ciudad puerto de Guayaquil nos permite destacar la simbiosis histórica que se ha dado entre la ciudad y el puerto; cómo la evolución del puerto de carácter regional (de tránsito y abastecimiento hacia Lima –El Callao y Panamá– Portobelo) aunada al desarrollo de los astilleros reales del Mar del Sur, dio paso a una dinámica con la agro exportación cacaotera, que integra fluvial y productivamente a la región de Guayaquil, generando al puerto exportador colonial vinculado al escenario-mundo mercantil de la Metrópoli y los puertos de la región, desde Acapulco a Valparaíso a través de nuevas rutas marítimas, y en la segunda mitad del siglo XIX, a través del mismo puerto marítimo, con el mercado internacional en apogeo.

De esta manera se determinó una periodización del proceso urbano guayaquileño en el arco temporal que va desde su fundación hasta fines del siglo XIX, considerando la multiplicidad de elementos que intervienen en ese lapso.

Desde un enfoque teórico complementario permite apreciar el marcaje dado por las actividades marítimo-portuarias que han condicionado el crecimiento urbano de la ciudad de Guayaquil y cómo se dio la decisión política para impulsar una política pública local con el paso de Ciudad Vieja a Ciudad Nueva¹⁹ para convertirse en el astillero más importante del Pacífico. La mayor parte de las decisiones institucionales del Ca-

19 Por el gran aumento de las labores demandadas al Astillero y por las dificultades que causaban las constantes situaciones de sedimentación en la ribera, aunque también se deben anotar otras causas como las limitaciones físicas por esteros, incendios, epidemias y la piratería.

bildo se tomaron por el crecimiento y mejoramiento del espacio público del Malecón, que coincidía con el centro urbano histórico y comercial y el lugar de asentamiento de las actividades portuarias²⁰.

Se debe destacar el gran aporte de los pobladores indígenas costeños, y del área de Guayaquil, a la consolidación y desarrollo del asentamiento, en particular relacionado a su legado cultural basado en una vocación marítima y de manejo de lo fluvial e impulsada por una actitud mercantil y emprendedora, cuyos signos más característicos fueron las antiguas balsas y las federaciones de comerciantes.

La diversificación y desarrollo de las actividades económicas emblemáticas de Guayaquil, astillero y cacao, conllevaron a un crecimiento poblacional paulatino y en adición, que incidió en el aumento de la planta urbana y los límites de la ciudad como en la dotación inequitativa y diferenciada de los equipamientos urbanos de consumo colectivo por parte del Cabildo y ante la escasa presencia del Estado audiencial y, después, del republicano, pero con una fuerte presencia de la sociedad civil a través de obras de caridad y de la filantropía, principalmente en salud y educación.

En este escenario ciudadano portuario se produjo la participación activa de un clasista y discriminador Cabildo, como manejador de la gestión urbana. Que se caracterizó por su bajo nivel de representatividad y que provocó, circunstancial-

mente, el irrespeto de la ciudadanía a sus resoluciones y ordenanzas; su cíclica situación de pobreza y quiebra económica le impidió cumplir a cabalidad con sus funciones específicas. Existió condicionado, principalmente por los aportes económicos del puerto marítimo por la agro exportación y, un porcentaje, de los de la aduana. Sus limitaciones de escaso desenvolvimiento o de protagonismo están determinadas por las etapas de auge y crisis del comercio internacional y de la demanda externa de productos primarios no vitales.

La vulnerabilidad estructural del Cabildo responde a su diseño institucional y político del colonialismo español basada en la discriminación étnica y clasista, que no permitió la participación de los grupos sociales subalternos, conformados por indios, negros, pardos (mulatos) y mestizos pobres; que trajo como consecuencia el irrespeto a sus decisiones institucionales por sectores ciudadanos, que se expresaron en el ignorar el deterioro ecológico urbano y los procesos de ocupaciones ilegales de suelo ciudadano, particularmente de alto riesgo como áreas inundables o de deslizamientos de tierras.

Conclusiones específicas al espacio portuario

Resaltar una consecuencia significativa que tuvo el puerto en la configuración del mundo social y urbano que lo contenía. Por su condición de plaza pública con una multiplicidad de funciones le disputó el protagonismo a la plaza central en la vida de la ciudad. Era a partir del puerto y no de la plaza

20 Caso del traslado del astillero desde el norte del cerro Santa Ana y hasta el primer estero al sur de dicho cerro, luego al sur de la Ciudad Nueva – antes del estero San Carlos, luego avenida Olmedo - y su migración posterior más al sur de la anterior ubicación, conformando el denominado “Barrio del Astillero”.

central que la ciudad se reproducía. Esta diversidad de funciones se expresó en la acción de múltiples actores sociales que diariamente lo construían en distintas proporciones. Por eso, a diferencia de la plaza central construida desde arriba y controlada por las autoridades, las elites y la iglesia, el mundo portuario se hizo de manera inversa.

Las elites, se residenciaron en torno al puerto, la calle de la orilla o malecón, y algunas se desplazaron hacia las calles paralelas al puerto, que adquirieron un valor simbólico en correspondencia con los nuevos estatus y roles sociales que fueron construyendo. La plaza central y sus alrededores más inmediatos, con su iglesia, la casa consistorial, los símbolos del poder y las grandes casas de dos plantas, se consolidó como el espacio de residencia del casco comercial en simbiosis total con el puerto multifuncional.

El espacio del puerto de Guayaquil hasta las primeras décadas del siglo XIX estuvo carente de obras de infraestructura mayores, salvo el muelle fiscal en la segunda mitad del siglo XIX, y se fue formando espontáneamente hasta donde las condiciones naturales lo toleraban.

El Malecón fue el espacio portuario guayaquileño, que se fue ampliando en la orilla del estuario del Guayas hacia el sur, en dirección del golfo de Guayaquil y la isla Puná, a partir de la dinámica exportadora como de la diversificación de la economía local-regional y nacional. El espacio portuario también era el más importante lugar de generación de puestos de trabajo, dinamizando su relación con el mercado, los talleres y astilleros que atendían las necesidades de las embarcaciones y de la población que formaban con el puerto una sola entidad.

En este espacio público urbano coincidían las bodegas de los agroexportadores, los intermediarios comerciales, las casas comerciales importadoras, las cuadrillas de caahueros, carretilleros, lancheros y prácticos, Aduana y despachadores aduaneros, banqueros y agentes de las empresas marítimas y fluviales, balseros, entre otros. Todos ejercían a plenitud sus actividades y competencias respectivas; destacando esta realidad multifuncional y polivalente, por sus efectos sobre la cadena logística y la vida de la ciudad y de sus habitantes. El puerto es un integrador del espacio urbano, de la sociedad y la cultura con sus imaginarios sociales.

Referencias bibliográficas

- Aráuz, M. (2000). *Pueblos indios en la costa ecuatoriana. Jipijapa y Montecristi en la segunda mitad del siglo XVIII*. Quito: Abya-Yala.
- Avilés, E. (2015, octubre 13). Astilleros de Guayaquil - Historia del Ecuador. Recuperado 10 de febrero de 2018, de <http://www.encyclopediadelecuador.com/historia-del-ecuador/astilleros-de-guayaquil/>
- Avilés Pino, E., & Hoyos G., M. (2006). *El libro de Guayaquil*. [Ecuador: s.n.
- Balarezo Pinos, D. (2010, mayo 6). 9.- HISTORIA DEL INGENIO VALDEZ. Recuperado 15 de diciembre de 2017, de <https://historiacantonmilagro.wordpress.com/9-historia-del-ingenio-valdez/>
- Bock, S. (1992). *Guayaquil. Arquitectura, espacio y sociedad. 1900 - 1940*. Guayaquil: IFEA CERG.
- Braudel, F. (1974). *La Historia y las Ciencias Sociales*.

- Cardoso, F. H., & Faletto, E. (1979). *Dependencia y desarrollo en América Latina* (XV). México: Siglo XXI editores, s.a.
- Carrión, F. (1986). Evolución del espacio urbano ecuatoriano. En F. Carrión, *El proceso de urbanización en el Ecuador (del siglo XVIII al siglo XX)*. *Antología* (pp. 145-174). Quito, Ecuador: El Conejo.
- Carrión, F. (1987). Balance general de la investigación urbana en el Ecuador. En F. Carrión, *El proceso urbano en el Ecuador* (pp. 13-40). Quito, Ecuador: ILDIS.
- Castells, M. (1991). *La cuestión urbana* (13. ed. en español). México, DF: Siglo Veintiuno Ed.
- Chiriboga Vega, M. (2013). *Jornaleros, grandes propietarios y exportación cacaotera, 1790-1925* (2.ª ed.). Quito, Ecuador: Corporación Editora Nacional.
- Clayton, L. (1978). *Los astilleros de Guayaquil*. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas.
- Contreras, C. (1994). Guayaquil y su región en el primer boom cacaotero (1750-1820). En J. Manguashca, *Historia y región en el Ecuador: 1830-1930* (Vol. 30). Quito, Ecuador: Corporación Editora Nacional.
- Coronel, V. (2009). El liberalismo y el pueblo. En R. Barriga, *El tiempo de Alfaro*. Quito: ODYSEA - Imprenta Mariscal.
- El Universo. (2002, abril 19). INEC: Ecuador tiene 12'090.804 habitantes [Periódico digital]. Recuperado 25 de agosto de 2018, de <https://www.eluniverso.com/2002/04/19/0001/9/9BD35E-9F48984130A30375CCF323D6C6.html>
- Empresa Pública de Ferrocarriles. (2010). Tren Ecuador | Historia. Recuperado 22 de enero de 2018, de <http://trenecuador.com/es/nosotros/historia/>
- Estrada Ycaza, J. (1995a). *Guía histórica de Guayaquil* (Vol. 1). Guayaquil: Banco del Progreso.
- Estrada Ycaza, J. (1995b). *Guía histórica de Guayaquil* (Vol. 2). Guayaquil: Banco del Progreso.
- Estrada Ycaza, J. (1995c). *Guía histórica de Guayaquil* (Vol. 3). Guayaquil: Banco del Progreso.
- Gómez, J. A. (2018, mayo 6). Los caminos coloniales (Primera Parte). *El Expreso*.
- Halperin Donghi, T. (1988). *Historia contemporánea de América Latina*. Madrid: Alianza Editorial.
- Hamerly, M. T. (1973). *Historia social y económica de la Antigua Provincia de Guayaquil 1763-1842*. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas.
- Hamerly, M. T. (2006). Recuentos de dos ciudades: Guayaquil en 1899 y Quito en 1906. *Procesos. Revista ecuatoriana de historia*, 1(24), 135-163.
- Hardoy, J. (1972). El paisaje urbano de América Latina. En *Las ciudades en América Latina. Seis ensayos sobre la urbanización contemporánea* (Vol. 8). Buenos Aires, Argentina: PAIDOS.
- Hardoy, J. E. (1975). El proceso de urbanización. En R. Segre, *América Latina en su Arquitectura* (5.ª ed.). México: UNESCO Siglo XXI editores s.a. Recuperado de <http://unesdoc.unesco.org/images/0001/000172/017222so.pdf>
- Laviana Cuetos, M. L. (1982). 8. Una descripción inédita de Guayaquil. *Temas Americanistas*, 12.
- Laviana Cuetos, M. L. (1987). *Guayaquil en el Siglo XVIII: Recursos Naturales y Desarrollo Económico*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, C.S.I.C.

- Recuperado de <https://books.google.com.ec/books?id=cSp6AAAAAMAAJ>
- Lee, Pablo & Compte, F. (1993). Guayaquil: Lectura histórica de la ciudad. Guayaquil: PROHA-Universidad Católica de Santiago de Guayaquil
- Morla, M. (2006). Los astilleros de Santiago de Guayaquil. *El Universo*.
- Newson, L. A. (2000). Epidemias del Viejo Mundo en Ecuador, 1524 - 1618. En N. D. Cook & W. G. Lovell, *Juicios secretos de Dios: epidemias y despoblación indígena en Hispanoamérica colonial*. Quito: Abya-Yala.
- Núñez, J. (1997). *Guayaquil: una ciudad colonial del trópico*. Guayaquil, Ecuador: Archivo Histórico del Guayas.
- Pineo, R. (1994). Guayaquil y su región en el segundo boom cacaotero (1870-1925). En J. Maiguashca (Ed.), *Historia y región en el Ecuador: 1830-1930* (Vol. 33). Quito, Ecuador: Corporación Editora Nacional.
- Remy, J., & Voyé, L. (1976). *La ciudad y la urbanización*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Rojas Mosquera, M. (2011). *Expediente Técnico para la ampliación de la Declaratoria Patrimonial del Cementerio General de Guayaquil y de los Extranjeros*. (Consultoría). Guayaquil, Ecuador: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural.
- Rojas Mosquera, M., & Villavicencio, G. (1988). *El Proceso Urbano de Guayaquil. 1870 - 1980*. Guayaquil: ILDIS CERG.
- Romero Castillo, A. (1931). *Los gobernadores de Guayaquil del siglo XVIII Notas para la historia de la ciudad durante los años de 1763 a 1803*. Guayaquil: Madrid. Recuperado de <http://bibliotecadigital.aecid.es/bibliodig/i18n/consulta/registro.cmd?id=1113>
- Romero, J. L. (1976). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI editores, s.a.
- Sánchez Pavón, B. (2005). *Ordenación territorial y planificación portuaria*. Universidade da Coruña.
- Solano D., S. P. (2010a). De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. Propuesta para el estudio de los puertos del Gran Caribe durante el siglo XIX. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 2(4), 9-43. <https://doi.org/10.15446/historelo.v2n4.12268>
- Solano D., S. P. (2010b). De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. Propuesta para el estudio de los puertos del Gran Caribe durante el siglo XIX. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 2(4), 9-43. <https://doi.org/10.15446/historelo.v2n4.12268>
- Touchard-Houlbert, A. (2010). Surgimiento y evolución de la cultura Manteña-Guancavilca: reflexiones acerca de los cambios y continuidades en la costa del Ecuador prehispánico. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, (39 (3)), 551-561. <https://doi.org/10.4000/bifea.1750>